TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 28 lutego 1938 r. | NR 4

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie kolejności przy pośrednictwie pracy robotników portowych

Zagadnienie pracy w porcie ma duże znaczenie socjalne i gospodarcze, jest ono odmienne od wszystkich innych dziedzin pracy w Polsce, toteż winno być ono odrębnie traktowane i rozpatrywane z uwzględnieniem tych kryteriów, które decydują o rozwoju portu morskiego.

Wprowadzone w życie w 1934 roku rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, normujące pracę robotników portowych w Gdyni, spowodowało duże trudności dla portu, wywołane tym, że rozporządzenie przekreśliło prawo pracodawcy dobierania sobie pracownika fizycznego, zdolnego do wykonania zleconej mu pracy, a zmusiło do zatrudnienia robotnika portowego, nadesłanego w kolejności przez Biuro Pośrednictwa Pracy, bez względu na to, czy nadaje się on do takiej pracy, czy też nie. System kolejności zatrudnienia nie ma zastosowania w żadnym z portów zagranicznych państw, posiadających podobny do polskiego system gospodarczy jak np. w portach holenderskich i belgijskich, które posiadają za sobą doświadczenie wieków i nie uważały za możliwe wprowadzenie kolejności zatrudnienia. Te porty pozostawiają pracodawcy prawo swobodnego doboru robotnika portowego, a temu ostatniemu możność współzawodnictwa, specjalizowania się i stabilizowania na pewnym i stałym poziomie życiowym.

Czteroletnie doświadczenie wykazało, że wprowadzona zasada kolejności zatrudnienia spowodowała znaczne straty dla państwa, pracodawcy i robotnika. Kolejność zatrudnienia wywołała bowiem stały spadek wydajności pracy, który wyraża się w 1936 roku w stosunku do 1932 roku aż 49,6%.

Zadaniem każdego portu jest takie usprawnienie przeładunku, aby mógł się odbywać jak najszybciej, jak najtaniej i bez uszkodzenia towaru. To są główne elementy, zapewniające portowi dobrą opinię i konkurencyjność, a tym samym i jego rozwój. Elementy te obecnie są nieosiągalne w Gdyni, gdyż mała wydajność pracy przedłuża i podraża przeładunek.

Zatrudnianie robotników w kolejności uniemożliwia specjalizację w stosunku do poszczególnych towarów, które z natury rzeczy wymagają różnych sposobów manipulacji, a niepodobieństwem i rzeczą bezcelową jest szkolenie wszystkich robotników we wszystkich specjalizacjach. Dotychczas możliwym było wprowadzenie 4 grup fachowych (sztauerzy, drobnicowi, węglowi i drzewni). Nawet stosowanie kolejności w tych grupach nie jest wystarczające, co wykazuje następujący przykład: do grupy drobnicy należą takie dwa artykuły jak dykta i jaja. Przy przeładunku dykty dopuszczalne jest przerzucanie i szybkie opuszczanie towaru, bo to mu nie szkodzi, a zyskuje się na czasie; jaja takiego obchodzenia się nie znoszą. I oto obserwujemy, że robotnik z grupy drobnicowych, pracujący przez jakiś czas przy towarach niekruchych, a następnie przydzielony do przeładunku jaj, zapomina, z jakim artykułem ma do czynienia

i rzuca skrzynkę jaj, powodując nie tylko straty materialne, ale i moralne dla opinii o porcie również i poza granicami kraju.

Kolejność zatrudnienia robotników nie tylko obniża wydajność pracy robotnika na skutek braku niezbędnej wprawy w pracy, ale również naraża go na straty materialne, wynikające z niemożności podniesienia stanu ilościowego przeładunku w porcie przez bardziej intensywny rozwój tranzytu do innych państw w zapleczu, bo przeładunek w niemieckich portach kalkuluje się lepiej. Poza tym kolejność zatrudnienia przez Biuro Pośrednictwa Pracy naraża robotnika na bezcelową stratę czasu, na wyczekiwanie swej kolejki nieraz przez całą dobę, gdyż Pośrednictwo Pracy nie wie, kiedy przybije statek do nabrzeża i kiedy robotnik będzie mógł rozpocząć pracę. Wyczekiwanie zaś powoduje utratę sił fizycznych i psychicznych robotnika i jego znużenie, co również odbija się niekorzystnie na wydajności pracy. Uniknąć tych ujemnych skutków nie jest trudno w wypadku, gdy pomiędzy robotnikiem i pracodawcą jest bezpośredni kontakt i gdy robotnik jest w możności zawczasu dowiedzieć się u pracodawcy, kiedy i gdzie ma się stawić do pracy.

Swoboda doboru robotnika portowego w konsekwencji swej spowoduje dla robotnika stałość zatrudnienia a tym samym dochodów, podniesie jego obowiązkowość i etykę pracy, umożliwi współzawodnictwo, co jest głównym czynnikiem wszelkiego postępu, a pracodawcy da możność przeprowadzenia racjonalnej kalkulacji kosztów przeładunku i wyrabianie fachowców spośród robotników portowych.

Obecnie obowiązujący system pośrednictwa według kolejności zgłoszeń robotników o pracę, siłą faktu zmusza ich do pozostawania na poziomie niewykwalifikowanego robotnika. W przeciwieństwie do tego, system wolnego doboru robotnika daje temu ostatniemu możność wyspecjalizowania się i podniesienia nie tylko swego zarobku ale i w hierarchii społecznej przez awansowanie na wagowego, kipera: skór surowych, bawełny, wełny i innych towarów. W portach zagranicznych te kategorie pracowników rekrutują się spośród robotników portowych drogą ich stopniowego specjalizowania. W Gdyni pracodawcy zmuszeni są do sprowadzania fachowców zagranicznych, ponosząc z tego powodu duże koszty.

W interesie robotnika jak i pracodawcy leży, aby przede wszystkim czuwać nad tym, aby kontyngent robotników portowych utrzymany był na poziomie, wymaganym przez rozmiary pracy w porcie, aby zatrudnienie robotnika odbywało się równomiernie w drodze żywej rotacji oraz, aby prawa i interesy robotnika nie były naruszane przez niesolidne przedsiębiorstwa portowe. Do przestrzegania tych zasad powołana jest Komisja Kwalifikacyjna i Inspektor Pracy.

Zrozumienie powyższych motywów było, naszym zdaniem, przyczyną wystąpienia Rządu z projektem nowej ustawy o pracy robotników portowych w Gdyni, która ma na celu usunięcie błędów obecnie obowiązującej ustawy, a tym samym usprawnienie przeładunku portowego i zapewnienie Gdyni konkurencyjności wobec portów obcych.

Waga, jaką do tego zagadnienia przywiązuje nasze ciało ustawodawcze, potwierdzona została przybyciem ostatnio do Gdyni specjalnej wycieczki posłów na Sejm, która zaznajomiła się na miejscu z warunkami pracy w porcie oraz odbyła szereg konferencyj z przedstawicielami pracodawców i pracobiorców portowych. Spodziewać się wobec tego należy, iż to niezmiernej wagi zagadnienie zostanie po kilku latach nieudanej próby należycie rozwiązane.

Praca polskiej floty handlowej w roku 1937

Praca polskich towarzystw żeglugowych bez uwzględnienia przewozów na linii Konstanca — Palestyna, oraz przewozów na zafrachtowanych trampach obcych linij południowo-amerykańskiej i meksykańskiej towarzystwa G. A. L. Ż. objęła 1.646.055 ton metrycznych. wobec 1.397.337,5 ton przewiezionych w roku poprzednim. Stanowi to wzrost o 18%, większy nawet niż w roku poprzednim, który wyniósł około 17%. Oto obraz wzrostu przewozów polskiej floty handlowej w ciągu pięciu lat ostatnich:

1933	—	861.340 ton metr.
1934	—	962.367
1935	—	1.196.190
1936	—	1.397.337,5
1937	—	1.646.055

Jak już wynika z powyższego ten nieustający wzrost przewozów coraz mniej się mieści w statystyce bandery polskiej: praca towarzystw wyrasta coraz więcej z ram zakreślonych własnym tonażem: obcy tonaż w time charter frachtują już nie tylko przedsiębiorstwa żeglugi liniowej, jak G. A. L. Ż., które utrzymuje kombinowaną linię Gdynia — Nowy York — porty Gulfu samymi statkami zafrachtowanymi, lecz również towarzystwo wyspecjalizowane w przewozach węgla, Polskarob. Są to bez wyjątku substytuty za statki polskie, istniejące już, — ale na stoczniach okrętowych.

Koniunkturalna drożyzna nowego tonażu i małe możliwości wyboru wobec przeciążenia stoczni nie powstrzymały tak naturalnego w tych warunkach budownictwa nowych statków: zamówionych zostało 7 statków na stoczniach zagranicy i W. M. Gdańska, w tym 6 liniowych (2 dla Żeglugi Polskiej, już wy-

kańczane, 2 dla linii południowo-amerykańskiej G. A. L. Ż., 2 dla linii meksykańskiej G. A. L. Ż.), oraz 1 tramp dla Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob), wreszcie zapewnione zostało zamówienie jednego statku Żeglugi Polskiej, dla linii bałtyckiej na reorganizującej się i rozbudowywanej Stoczni Gdyńskiej S. A.

Przewaga w tym programie budowy statków liniowych nad trampami znajduje wymowną podstawę w liczbach porównawczych rozwoju przewozów linij regularnych i statków — trampów w ostatnich czterech latach:

	linie regularne	trampy
1934	298.214	664.153
1935	346.035	850.155
1936	478.403	918.934,5
1937	627.208	1.018.847

W ostatnich dwu latach uderzająco szybki jest rozwój żeglugi liniowej w porównaniu z trampami: w ostatnim roku względny wzrost przewozów na liniowcach wyniósł 31,1 proc., dla trampów był on już tylko 10,87 proc.

Pomiędzy poszczególne towarzystwa żeglugi przewozy na statkach polskich podzieliły się w ostatnich trzech latach jak następuje:

	1935	1936	1937
Żegluga Polska S. A.	614.228	761.434	973.478
Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.	91.268	109.317	118.795
Gdynia-Ameryka Linie Żegl.	33.127	55.005	86.700
Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe (Polskarob)	457.567	471.581,5	467.082

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na eksport przypadło 1.107.252 ton, na import 470.034 ton, na tranzyt morski 9.624 ton i na przewozy między portami zagranicy — 59.145 ton.

Przewozy *Żeglugi Polskiej S. A.* wykazały względem poprzedniego roku wzrost o 28%. Linie Żeglugi Polskiej przewiozły razem 421.713 ton towarów (wzrost 34%), w tym w eksporcie 238.554 t. (wzrost 27%), w imporcie 159.880 ton (wzrost 43%), w tranzycie morskim 9.624 t. (wzrost 17%), między portami zagranicy 13.655 t. (wzrost 89%).

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 551.765 t. ładunków (wzrost 23%), w tym eksportowych 303.032 t. (wzrost 22%), importowych 225.772 t. (wzrost 25%), między portami zagranicy 22.961 t. (wzrost 26%).

Statki *Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego* również wykazały wzrost przewozów względem roku poprzedniego. Eksportowych ładunków było 79.273 t., importowych 39.522 t. Na obu liniach angielskich było eksportu 78.235 t., importu 38.744 t., reszta — to przewozy na linii Gdynia — Havre, z zawinięciem do Dunkierki, w tym 1.038 t. towarów eksportowych i 778 t. importowych. Ta ostatnia linia, należy mieć to na względzie, służy w pierwszym rzędzie przewozowi emigrantów, poza tym jest ona kombinowana, to znaczy statek zawija również do jednego z portów angielskich — Londynu, Harwich lub Dover.

Towarzystwo *Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe* wykazało największy względny wzrost przewozów, jak zresztą w poprzednich latach, — tym razem o 58%, nawet o ile chodzi o przewozy wyłącznie we własnym tonażu. W tym roku obcy, frachtowany tonaż — substytuty budujących się statków polskich tego towarzystwa bowiem weszły na wszystkie trzy linie towarzystwa, a mianowicie:

Na linii północno-amerykańskiej ładunki eksportowe zabierały do N. Yorku również dwa statki linii meksykańskiej tegoż towarzystwa, zawijające regularnie do Nowego Yorku w kierunku wyjściowym z Gdyni.

Na linii meksykańskiej statków polskich w ogóle jeszcze nie było.

Na linii południowo-amerykańskiej nawet większą część ładunku eksportowego załadowały dodatkowo zafrachtowane statki.

Oto prowizoryczne dane dotyczące przewozów na liniach G. A. L. Ż.

Linia północno-amerykańska: przewieziono na polskich statkach 40.737 ton towarów, w tym w eksporcie 25.921 t., w imporcie zaś 14.816 ton.

Linia południowo-amerykańska: przewieziono wszystkiego 86.822 ton, w tym eksportowych ładunków 39.649 t., importowych 47.173 ton, na polskich statkach ogółem przewieziono 45.963 ton, w tym w eksporcie 15.919 ton, w imporcie 30.044 ton.

Pasażerów przewieziono wszystkiego (dane prowizoryczne!) 21.486 wobec 17.359 w roku 1936, linia północno-amerykańska 12.364, południowo-amerykańska 9.122.

Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe również wykazuje poza przewozami własnego tonażu przewozy na statkach czarterowanych okresowo i to w wysokiej pozycji 206.367,5 ton metrycznych.

Powyższe ogólne zestawienie najdobitniej wskazuje, w jak dużej mierze rozbudowa własnej floty handlowej jest koniecznością życiową. Nawet bez uwzględnienia skromnego udziału bandery polskiej w handlu przez porty obszaru celnego Rzeczypospolitej, z samego rozpatrzenia bieżącej pracy czterech własnych towarzystw żeglugowych wynika, że towary poruczone przez ekspedytorów tym towarzystwom nie mieszczą się w ich tonażu. Tu już nie handel idzie za banderą, lecz sam ten handel toruje dla niej szerokie drogi dalszego rozwoju. *KLT.*



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor powrócił w dniu 22 lutego br. z urlopu i objął urzędowanie w Izbie.

POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ IZBY.

24 lutego odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa naszej Izby dra K. Kasperowicza posiedzenie Sekcji Przemysłowej.

Po przyjęciu protokółu z poprzedniego posiedzenia Sekcja wysłuchała sprawozdania Dyrektora Dr. J. Kulikowskiego o stanie finansowym gospodarki Izby za rok 1937 na podstawie dokonanych zamknięć rachunkowych. Ze sprawozdania tego wynika, że stan finansowy Izby w roku 1937, pomimo ubytku jednego z poważnych źródeł dochodu, jakim były zakłady badania masła eksportowego, prowadzone przez Izbę, przedstawia się dodatnio, co pozwoliło na wzmożenie działalności Izby. Następnie Sekcja przyjęła do zatwierdzającej wiadomości złożony jej projekt sprawozdania rocznego z sytuacji w przemyśle okręgu izbowego, po czym omówiła szereg aktualnych zagadnień, dotyczących położenia przemysłu w okręgu izbowym, oraz warunków jego pracy.

Ożywioną dyskusję wywołało przedstawione przez Wiceprezesa Inż. A. Dziedziula zarządzenie Ministerstwa Rolnictwa o wyrobie cegły sposobem ręcznym i wypalaniu jej w piecach polowych dla celów osadnictwa na Pomorzu w związku z wykonaniem reformy rolnej. Zaznaczyć należy, że w sprawie tej po wydaniu wspomnianego zarządzenia, Izba nasza interweniowała w Ministerstwie Przemysłu i Handlu oraz na terenie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych.

W wyniku dyskusji ustalono,

1) że wobec szeroko rozbudowanego i zmodernizowanego przemysłu ceramicznego budowa pieców polowych wydaje się być akcją wybitnie podważającą ten przemysł,

2) że cegła wyrobu polowego jest tak marnego gatunku w porównaniu do gatunku cegły wyrabianej przez zakłady ceramiczne, iż nie stoi to w żadnym stosunku z uzyskanymi korzyściami budżetowymi Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych i

3) że wyrób cegły sposobem chałupniczym wybitnie powiększy bezrobocie na Ziemiach Zachodnich.

Wobec tego Izba winna nadal zabiegać u Pana Ministra Przemysłu i Handlu oraz Panów Wojewodów Pomorskiego i Poznańskiego o wzięcie w obronę tutejszego przemysłu przed jego wybitnym osłabieniem i demodernizacją.

WIZYTACJA PRZEZ DYREKTORA IZBY ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH W GRUDZIĄDZU.

Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski w związku z pobytem swoim w Grudziądzu w dniu 18 lutego zwiedził razem z Naczelnikiem Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego p. Barciszewskim i Prezydentem miasta p. Włodkiem fabrykę wyrobów gumowych „PePeGe“. Następnie odbyła się w gmachu Zarządu Miejskiego konferencja z udziałem prezesa Sądu Okręgowego i przedstawicieli zainteresowanych czynników rządowych i samorządowych poświęcona m. in. omówieniu warunków pracy tej fabryki. Podczas wizytacji i konferencji ustalono, że fabryka „PePeGe“ rozwija swą produkcję w sposób zadawalający, a zwiększając jej różnorodność i czyniąc nowe inwestycje zyskuje również możliwości rozwoju działalności eksportowej. Zwrócono uwagę na pomyślny rozwój produkcji obuwia gumowego, taniego obuwia skórzanego, galanterii gumowej i innych artykułów. Stwierdzono również wysoki gatunek produkowanych przez fabrykę „PePeGe“ opon rowerowych. Poza omówieniem warunków produkcji zwrócono również uwagę na znaczenie uruchomienia fabryki „PePeGe“ pod względem socjalnym, gdyż fabryka doprowadziła w sezonie zatrudnienie do 1.500 osób, pomimo utrudnień, na które napotykała w swej działalności. W wyniku konferencji ustalono konieczność utrzymania fabryki w ruchu co najmniej na poziomie obecnym.

Dyrektor J. Kulikowski odbył również konferencję z dyrekcją fabryki narzędzi rolniczych „Unia“, przy czym stwierdził pomyślny stan zatrudnienia w zakładach firmy, które podniosło się w ostatnich czasach w związku z uzyskaniem nowych zamówień. Omówiony został również stan eksportu wyrobów firmy, który rozwija się pomyślnie, oraz trudności, na jakie napotyka eksport do niektórych krajów clearingowych.

Poza tym Dyrektor Izby odwiedził Gimnazjum Kupieckie w Grudziądzu, dla którego, celem zabezpieczenia normalnego rozwoju, Izba nabyła sąsiadujący z gmachem gimnazjalnym, plac na boisko.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU STYCZNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu styczniu 1938 r. osiągnęły 801.573,5 ton wobec 667.241,9 ton w miesiącu styczniu 1937 r., 748.668,5 ton w miesiącu styczniu 1936 r. oraz 795.794,2 ton w ub. miesiącu grudniu 1937 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 0,7%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem grudniem 1937 roku, poważny 20,1%-owy wzrost w stosunku do miesiąca stycznia 1937 roku, oraz nieco mniejszy 7,1%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem styczniem 1936 roku.

Od szeregu lat pierwsze miesiące roku wykazują najmniejsze obroty towarowe (podobnie jak miesiąc czerwiec każdego roku). Dzieje to się przede wszystkim na skutek zmian czysto sezonowych, ekspiracji szeregu dostaw towarowych, największego nasilenia sztormów zimowych oraz zamarzania szeregu portów, położonych bardziej na północ. Początek roku 1938 zaczął się w porcie gdyńskim bardzo poważnymi obrotami, o tempie wzrostu nie notowanym w początkach poprzednich lat.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego (801.573,5 ton) złożył się przywóz zamorski — 158.181,8 ton oraz wywóz zamorski — 643.391,7 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu styczniu br. wykazuje bardzo poważne rezultaty nie notowane dotychczas w okresie ostatnich paru lat. Przywóz zamorski (158.181,8 ton) miesiąca sprawozdawczego wykazuje poważny 30.7% wzrost w porównaniu z miesiącem styczniem 1937 r. (121.036,6 ton), jeszcze poważniejszy gdyż 62,9%-owy wzrost w stosunku do miesiąca stycznia 1936 roku (97.117,1 ton) oraz nieznaczny 10,3%-owy spadek w porównaniu z prawie że rekordowym przywozem miesiąca grudnia 1937 roku (176.337,1 ton).

Spadek przywozu zamorskiego w miesiącu styczniu br. w porównaniu z miesiącem grudniem 1937 r. (w nawiasie dane importu zamorskiego za miesiąc grudzień ub. r.) spowodowały pozycje: nasion różnych — 119 t. (143 t.), nasion oleistych — 3.894 t. (4.864 t.), owoców świeżych — 3.794 t. (8.206 t.), owoców suszonych — 565 t. (819 t.), konserw owocowych — 8 t. (35 t.), orzechów i migdałów — 96 t. (296 t.), kawy — 290 t. (363 t.), korzeni — 110 t. (128 t.), roślin i mater. roślinnych — 75 t. (96 t.), żywicy — 905 t. (927 t.), śledzi solonych — 3.149 t. (4.605 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 10.221 t. (13.913 t.), pirytów — brak (2.060 t.), asfaltu — 24 t. (35 t.), tłuszczów i olejów roślinnych — 236 t. (260 t.), tranu — 182 t. (337 t.), napojów alkoholowych i innych — 56 t. (156 t.), tytoniu — 227 t. (483 t.), farb — 35 t. (79 t.), przetworów chemicznych — 155 t. (343 t.), fosforytów — 16.410 t. (23.197 t.), bawełny — 8.878 t. (11.714 t.), przędzy bawełnianej — 113 t. (137 t.), lnu, konopi, sizalu i innych włókien roślinnych — 13 t. (61 t.), kauczuku — 718 t. (727 t.), żelaza surowego — 237 t. (1.403 t.), metali różnych — 328 t. (346 t.), złomu żelaznego — 75.689 t. (81.640 t.) oraz miedzi — 1.618 t. (2.324 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek importu owoców świeżych, rud różnych i wypałków pirytowych, fosforytów, złomu żelaznego, bawełny oraz zupełny zanik importu pirytów. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Zwiększył się natomiast w miesiącu styczniu br. w porównaniu z ub. miesiącem grudniem 1937 r. import: ryżu surowego — 5.699 t. (661 t.), herbaty — 118 t. (113 t.), śledzi świeżych — 3.977 t. (1.873 t.), olei — 131 t. (103 t.), smoły i smarów — 215 t. (148 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 874 t. (603 t.), siarki — 967 t. 503 t.), garbników — 784 t. (751 t.), skór — 3.180 t. (2.514 t.), wełny — 1.726 t. (1.534 t.), odpadków wełnianych — 130 t. (93 t.), odpadków bawełny — 296 t. (162 t.), juty — 1.452 t. (755 t.), szmat — 1.042 t. (762 t.), wyrobów gumowych — 59 t. (42 t.), papieru i makulatury — 1.250 t. (995 t.), papy i tektury — 29 t. (brak), celulozy — 554 t. (537 t.), cyny — 100 t. (83 t.), cynku — 305 t. (brak), wyrobów żelaznych i metalowych — 780 t. (293 t.), maszyn, aparatów i części — 843 t. (639 t.), części wagonów i lokomotyw — 339 t. (225 t.) oraz samochodów, motocykli i części — 821 t. (179 t.)

Z powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny wzrost importu ryżu surowego oraz śledzi świeżych.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu styczniu 1938 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem grudniem 1937 roku poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Styczeń 1938 r.	Grudzień 1937 r.	Styczeń 1937 r.
Nasiona różne	98	143	119
nasiona oleiste	3.894	4.864	5.725
ryż surowy	5.699	661	18
owoce świeże	3.794	8.206	5.212
owoce suszone	565	819	216
konserwy owocowe	8	35	2
orzechy i migdały	96	296	19
kawa	290	363	401
herbata	118	113	115
kakao	305	309	354
korzenie	110	128	70
rośliny i materiały roślinne	75	96	15
żywica	905	927	290
śledzie świeże	3.977	1.873	826
śledzie solone	3.149	4.605	1.431
rudy różne i wypałki pirytowe	10.221	13.913	15.159
piryty	—	2.060	—
oleje	131	103	457

smoła i smary	215	148	13
asfalt	24	35	51
tłuszcze i oleje rośl.	236	260	212
tłuszcze zwierzęce surowe	874	603	1.143
tran	182	337	209
napoje alkoholowe i inne	56	136	49
tytoń	227	483	67
siarka	967	303	43
farby	35	79	9
przetwory chemiczne	155	343	124
garbniki	784	731	656
fosforyty	16.410	23.197	10.177
żużle Thomasa	—	—	84
skóry	3.180	2.314	2.376
wełna	1.726	1.534	2.489
odpadki wełny	130	93	48
przędza wełniana	15	9	82
bawełna	8.878	11.714	7.447
odpadki bawełny	296	162	155
przędza bawełniana	113	137	114
len, konopie, sizal i inne	13	61	46
juta	1.452	755	1.292
szmaty	1.042	762	1.342
kauczuk	718	727	351
wyroby gumowe	59	42	65
papier i makulatura	1.250	995	1.397
papa i tektura	29	—	1
celuloza	334	337	1.336
żelazo surowe	239	1.403	868
metale różne	328	346	339
złom żelazny	73.689	81.640	52.585
miedź	1.618	2.324	1.400
cyna	100	83	82
cynk	305	—	—
wyroby żelazne i metalowe	780	293	240
maszyny, aparaty i części	843	639	379
części wagonów i lokom.	339	225	215
samochody, motocykle i części	821	179	434
różne	4.065	2.954	2.314
Razem	158.182	176.337	121.037

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (643.391,7 ton) wykazuje 17,7%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem styczniem 1937 r. (546.205,3 ton), nieznaczny 1,3%-owy spadek w stosunku do miesiąca stycznia 1936 r. (651.551,4 ton) oraz równie nieznaczny 3,9%-owy spadek w porównaniu z miesiącem grudniem 1937 roku (619.457,1 ton).

Podobnie jak i przywóz również i wywóz daje dobre rezultaty. Spadek zaś wykazuje wyłącznie w porównaniu do poprzednich rekordowych wyników wywozu w 1936 r. (styczeń) oraz równie poważnych obrotów miesiąca grudnia ub. roku.

Decydujący wpływ na wzrost wywozu zamorskiego w mies. styczniu br. w porównaniu z ub. miesiącem grudniem 1937 r. wywołały przede wszystkim dwie pozycje grupy mineralnej: węgiel bunkrowy — 68.793 t. (59.534 t.) oraz koks — 20.241 t. (11.223 t.)

Poza grupą mineralną wzrosły pozycje (w nawiasie dane za m. grudzień 1937 r.): zboże — 2.875 t. (45 t.), strączkowe — 40 t. (30 t.), mąka ryżowa — 74 t. (25 t.), ryż wyłuszczony — 482 t. (238 t.), masło — 985 t. (796 t.), cement — 8.364 t. (3.987 t.), cukier — 4.621 t. (3.165 t.), makuchy — 1.112 t. (448 t.), przetwory chemiczne — 276 t. (126 t.), karbid — 163 t. (108 t.), biel cynkowa — 405 t. (334 t.), skóry— 268 t. (12 t.), tkaniny — 432 t. (394 t.), bawełna i odpadki — 614 t. (546 t.), drzewo tarte — 26.430 t. (7.514 t.), klepki — 88 t. (24 t.), dykty i forniery — 1.212 t. (743 t.), papier — 482 t. (220 t.), żelazo handlowe — 6.634 t. (4.786 t.), oraz szyny kolejowe — 1.559 t. (brak).

Spośród powyższych pozycyj na szczególne podkreślenie zasługuje poważny wzrost wywozu zboża, drzewa tartego, żelaza handlowego oraz szyn kolejowych.

Do pozycyj, których wywóz w miesiącu sprawozdawczym zmniejszył się w porównaniu z ub. miesiącem grudniem 1937 r. należą przede wszystkim: mąka — brak (110 t.), słód — 581 t. (1.020 t.), ziemniaki — 224 t. (1.773 t.), owoce świeże — 4 t. (16 t.), warzywa — 1.430 t. (2.177 t.), nasiona i rośliny — 661 t. (712 t.), szynki i inne pekl. — 108 t. (197 t.), bekony — 1.578 t. (1.990 t.), drób i ptactwo bite — 63 t. (344 t.), jaja — 10 t. (1.227 t.), sól kuch. i przem. — 15 t. (65 t.), węgiel kamienny — 463.549 t. (466.524 t.), smoła i pak smołowy — 3.620 t. (3.948 t.), konserwy warzyw — 144 t. (308 t.), przetwory mięsne — 1.051 t. (1.745 t.), salmiak — 51 t. (151 t.), bale, słupy, kopalniaki — 10.383 t. (14.208 t.), wyroby z drzewa — 798 t. (918 t.), meble gięte — 212 t. (396 t.), wyroby koszykarskie — 86 t. (213 t.), papa i tektura — 258 t. (464 t.), żelazo surowe — brak (363 t.), blacha żelazna i stalowa — 408 t. (963 t.), metale różne — 91 t. (290 t.), wyroby żelazne i metalowe — 407 t. (2.379 t.), rury żeliwne i żelazne — 932 t. (3.548 t.), cynk — 954 t. (2.332 t.), blacha cynkowa — 367 t. (681 t.), oraz naczynia emaliowane — 230 t. (296 t.)

Z powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek wywozu ziemniaków, jaj, rur żeliwnych i żelaznych oraz cynku. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu styczniu 1938 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku, oraz miesiącem grudniem 1937 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Styczeń 1938 r.	Grudzień 1937 r.	Styczeń 1937 r.
Zboże	2.875	45	1
strączkowe	40	30	118
mąka ryżowa	74	25	390
mąka	—	110	102
mąka pastewna	[illegible]	[illegible]	205

ryż wyłuszczony	482	238	11
słód	581	1.020	2.322
ziemniaki	224	1.773	180
owoce świeże	4	16	105
warzywa	1.430	2.177	1
konserwy owocowe	5	—	—
nasiona i rośliny	661	712	522
szynki i inne peklow.	108	197	1.078
bekony	1.578	1.990	1.354
drób i ptactwo bite	63	344	77
jaja	10	1.227	361
masło	985	796	358
cement	8.364	3.987	20
sól kuch. i przem.	15	—	65
węgiel kamienny	463.549	466.524	424.511
węgiel bunkrowy	68.793	59.554	40.005
koks	20.241	11.223	17.855
smoła i pak smołowy	5.620	5.948	5.033
oleje i parafina	1	12	3
tłuszcze zwierzęce	9	1	540
konserwy warzyw	144	308	142
przetwory mięsne	1.051	1.745	1.340
cukier	4.621	3.165	—
napoje alkoholowe	9	18	3
makuchy	1.112	448	1.221
wytłoki buraczane	—	—	2.328
przetwory chemiczne	276	126	70
soda	3	—	4
salmiak	51	151	5
karbid	163	108	353
farby	—	6	29
mączka kostna	—	195	—
biel cynkowa	405	334	604
sól potasowa	—	410	2.100
saletra	—	—	16
siarczan amonu	—	7.010	5.868
skóry	268	12	188
tkaniny	432	394	481
bawełna i odpadki	614	546	427
bale, słupy i kopalniaki	10.383	14.208	—
drzewo tarte	26.450	7.514	14.273
wyroby z drzewa	798	918	349
klepki	88	24	—
dykty i forniery	1.212	743	1.130
meble gięte	212	396	370
wyroby koszykarskie	86	213	114
papier	482	220	400
papa i tektura	258	464	165
celuloza	—	—	150
żelazo surowe	—	563	625
żelazo handlowe	6.634	4.786	4.904
blacha żel. i stalowa	408	963	2.541
metale różne	91	290	244
wyroby żel. i metal.	407	2.379	2.847
szyny kolejowe	1.559	—	3
rury żeliwne i żelazne	932	3.548	1.730
cynk	954	2.332	584
blacha cynkowa	367	681	366
naczynia emal. blasz.	250	296	107
różne	6.960	5.939	4.978
Razem	643.392	619.457	546.205

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje wzrost ilości oraz spadek pojemności statków. Przyszło bowiem 505 (490) statków o pojemności 476.885 n. r. t. ((482.824 n. r. t.), wyszło zaś 503 (494) statki o pojemności 474.161 n. r. t. (483.287 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Niemcy, Dania, Norwegia, Finlandia, Łotwa, Anglia, Włochy, Stany Zjedn. Am. P., Grecja, Estonia, Holandia, Z. S. R. R., W. M. Gdańsk, Jugosławia, Panama, oraz Francja.

Spośród powyższej kolejności bander należy podkreślić przede wszystkim pozostawanie na dawnych miejscach czterech pierwszych bander. Przesunęły się natomiast bandery: norweska z 6 miejsca na 5, fińska z 7 na 6, łotewska z 11 miejsca na 7, angielska z 5 na 8, włoska z 8 na 9. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w miesiącu styczniu 1938 r. wyniósł 944.3 n. r. t. (985.4 n. r. t.)

Średni postój statków w porcie wyniósł 55.5 godzin (48.7 godzin). Średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 54 (59).

Ruch statków w miesiącu styczniu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

RUCH STATKÓW

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	55	55 305	54	56.676
W. M. Gdańsk	6	1.556	5	1·478
Anglia	19	36·415	16	32.548
Dania	66	45.717	68	47.891
Estonia	16	10·756	17	11.551
Finlandia	35	37.414	36	38.594
Francja	1	1·182	—	—
Grecja	8	18.882	8	18.039
Holandia	14	7·107	14	7.031
Jugosławia	1	1.135	1	1.135
Łotwa	24	34·843	25	35.383
Niemcy	57	46·675	56	49.106
Norwegia	46	44.464	45	41.314
Panama	1	695	1	695
Stany Zjedn· Am. P.	10	31.158	8	24.919
Szwecja	137	75.525	140	75.165
Włochy	8	26·197	9	30.777
Z. S. R. R.	1	1.859	1	1.859
Razem	505	476.885	503	474.161

Ruch pasażerów, jak zwykle w tym okresie czasu nadal bardzo słaby. Przyjechało bowiem 324 (414) pasażerów, w tym: z Anglii — 22, Argentyny — 25, Belgii — 11, Brazylii — 17, Danii — 53, Estonii — 1, Finlandii — 5, Francji — 10, Holandii — 6, Kanady — 25. Łotwy — 1, Niemiec — 3, Norwegii — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 127 oraz ze Szwecji — 17 osób. Wyjechało zaś 2.131 (1.937) pasażerów, w tym: do Anglii — 209, Argentyny — 673, Belgii — 1, Brazylii — 103, Danii — 10. Francji — 842, Kanady — 46, Łotwy — 1, Niemiec — 6, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 233, Szwecji — 2 oraz do Urugwaju — 5.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W STYCZNIU 1938 R.

W miesiącu styczniu br. urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego w Gdyni przepracowały 13.248 godzin i 30 minut z zużyciem prądu 138.954 KWh i przeładowały 251.920 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wyniosło za miesiąc sprawozdawczy

w bieżącym roku	123
w ubiegłym roku	139,4
spadek zatem wynosi	16,4.



RUCH STATKÓW PRZEZ KANAŁ KILOŃSKI W 1937 R.

Według obliczeń Urzędu Statystycznego Rzeszy, ruch statków przez kanał Kiloński wynosił w roku 1937 — 22,2 mil. TRN, czyli o 3,7 mil. TRN więcej, niż w roku poprzednim i o 0,5 mil. TRN więcej, niż w rekordowym 1930 r. Wobec spadku udziału bandery niemieckiej z 53,1% w 1936 r. na 46,6% w 1937 r. wzrost ruchu statków przez kanał Kiloński jest wyrazem rozwoju handlu zagranicznego państw bałtyckich.

PROJEKT BUDOWY NOWEGO KANAŁU POMIĘDZY ATLANTYKIEM A PACYFIKIEM.

W wypadku wojny kanał Panamski nie odpowiada już obecnym wymaganiom floty amerykańskiej. Przede wszystkim olbrzymie statki - aviomatki jak np. „Lexington" lub „Saratoga" ledwie mogą przejść przez śluzy, pozostaje bowiem tylko na pół metra luzu i poza tym na przerzucenie floty z jednego oceanu do drugiego potrzeba obecnie co najmniej 48 godzin.

Władze wojenne Stanów Zjednoczonych zaproponowały przebudowę kanału Panamskiego tak, aby przepust floty wojennej nie trwał dłużej jak 24 godzin. Drugi projekt polega na budowie drugiego kanału przez Nikaraguę. Kanał ten, szerszy i głębszy niż Panamski brałby swój początek przy miejscowości Greyton na Atlantyku przy granicy między Costa Rica a Nikaragua i przez jezioro Nikaragua, który stałby się idealnym portem wojennym, docierał do Pacyfiku przy Brito. Koncesję na budowę kanału kupiono od Nikaragui za 3 mil. dolarów. Budowę rozpoczętoby zaraz po uchwaleniu na ten cel przez Kongres Stanów Zjednoczonych 300 milionów dolarów rozłożonych na 10 lat budowy.

ZAROBKI ARMATORÓW NORWESKICH.

Norweskie towarzystwo połowów wielorybów „Rosshavet" wypłaciło 40% dywidendę. Inne towarzystwo „Vestfold", posiadające jeden tankowiec motorowy, wypłaciło 30% dywidendę. Towarzystwo „Ima" w Oslo posiadające tankowce wypłaciło 20% dywidendę. Z sumy blisko 660 tys. kor. dochodu brutto tego towarzystwa, na dywidendę przeznaczono 84 tys. kor., natomiast 208 tys. kor. na odpisy, 50 tys. kor. na fundusz klasyfikacji statków, 80 tys. kor. na podatki, 235 tys. kor. na fundusz rezerwowy, a resztę na rachunek nowy.

DOBRE WYNIKI FINANSOWE SZWEDZKIEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWEGO „SVEA".

Jedno z największych szwedzkich towarzystw armatorskich „Stockholms Rederi A-B. Svea", posiadające 81 statków w żegludze regularnej i trampowej między Szwecją a portami Bałtyku i Morza Północnego wykazało w 1937 r. czystego dochodu 2,33 mil. kor., po odpisach przeszło 3 mil. kor. i po przeznaczeniu 1,13 mil. kor. na fundusz ubezpieczeń, dyspozycji i podatków, a 0,3 mil. kor. na nowy rachunek. Proponowana dywidenda wynosiłaby 6,7%.

DALSZE WZMOCNIENIE FINANSOWE TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWEGO „OSTASIATISKA KOMPAGNI".

Wielkie duńskie towarzystwo żeglugowe „Det Ostasiatiska Kompagni" wykazało w w 1937 r. niezwykle dodatnie wyniki swej pracy, uzyskując 18,65 mil. kor. dochodu brutto, czyli o 4,6 mil. kor. więcej niż w roku poprzednim. Po potrąceniu kosztów administracji, procentów, podatków i odpisów uzyskano czystego dochodu 6.223 tys. kor. (wobec 4.675 tys. kor. w roku poprzednim), z czego 4 mil. kor. przeznaczono na 8% dywidendę. Fundusz rezerwowy towarzystwa wynosi obecnie około 42 mil. kor.

ŻEGLUGA W PORTACH SZWECJI.

W ciągu ostatnich pięciu lat 1933/37 ruch statków w portach Szwecji w bezpośredniej żegludze zagranicznej wzrósł na wejściu z 16.3

mil. TRN na 23,5 mil. TRN, na wyjściu z 16,7 mil. TRN na 23,9 mil. TRN. W stosunku do roku 1936 ruch ten wykazuje zwyżkę o 8,8%, a że handel zagraniczny Szwecji zwiększył się w tymże czasie o 15%, wniosek stąd jasny, że przeciętny ładunek jednego statku był większy.

Szwedzka flota zwiększyła się w ciągu roku 1937 o 1.300 TRB, a jednocześnie uruchomiono tonaż poprzednio uwiązany. Tym niemniej zwyżka udziału bandery szwedzkiej w ogólnym ruchu statków wynosi tylko 5.4%, gdy tonażu obcego 11,4%. Wzmożony udział obcego tonażu w portach Szwecji wiąże się ze wzrostem wywozu rudy ze Szwecji dokonywanego przeważnie pod obcą banderą. Tym się tłumaczy też, że udział bandery szwedzkiej w portach szwedzkich maleje stale z 47.3% w 1934 roku do 42.3% w 1937 r. Z obcych bander największy wzrost wykazują niemiecka i norweska, natomiast spadł udział bandery polskiej z 581 tys. TRN w 1936 r. na 528 tys. TRN.

KOSZTY WYŁADOWANIA W PORCIE.

Według ostatniego okólnika Baltic and International Maritime Conference koszty statku 723 TRN wyładowującego w ciągu 5 dni w porcie Gand (Belgia) w październiku 1937 r. 458 fathoms słupów i 122 standartów desek przedstawiają się następująco:

	fr. belg.
opłaty portowe	3.722,70
pilotaż i łódź pomocnicza	1.319,95
holowanie	875,50
koszty w Terneuzen	878,15
„ śluzy w Gandawie	124.50
„ w Selzaete	172,30
wyładowywanie 7/- za fms. 8/- za std	30.717.80
godziny nadliczbowe Ł 25/0/0	3.667,50
dni nadliczbowe, Ł 38/12/6	5.666,29
koszty agencji	1.838,90
różne	545,—
Razem	49.528,59

Koszty statku 782 TRN wyładowującego w ciągu dwu dni w Sztokholmie w listopadzie 1937 r. 1.576 ton koksu przedstawiają się następująco:

	kor. szw.
opłaty portowe	989,05
pilotaż i łódź pomocnicza	387,40
wyładowywanie	2.311,81
godziny nadliczbowe	200,—
koszty agencji	151.—
różne	30.—
Razem	4.069,26

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

PRACE IZBY W DZIEDZINIE ORGANIZACJI DROBNEGO EKSPORTU.

Już od dłuższego czasu Izba nasza bada możliwości organizacji eksportu za granicę produkcji drobnych przemysłowców i rzemieślników. Przesłanką do tych prac jest fakt, że przy należytej organizacji akcji zbiorowej wyroby polskie mogą znaleźć odpowiednio rentowny zbyt na rynkach zagranicznych. Trudności obecne polegają na tym, że ewentualni drobni eksporterzy nie znają warunków zbytu na rynkach zagranicznych i nie dysponują ani dostateczną znajomością języków obcych dla przeprowadzenia korespondencji, ani też dostatecznymi środkami dla akcji przygotowawczej i wykonawczej. W tych warunkach powołanie do życia organizacji dla handlu eksportowego na zasadach spółdzielczych stało się wysoce aktualnym i pożądanym.

Pierwszy krok w kierunku realizacji tego zagadnienia dokonany został w Grudziądzu w dniu 18 lutego podczas zebrania, zwołanego przy czynnym współudziale Zarządu Miasta w osobach Prezydenta Włodka i Wiceprezydenta posła Michałowskiego. Z ramienia Izby w zebraniu tym wzięli udział Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski i referent dla spraw eksportowych W. Kalbarczyk. Ponadto byli obecni Naczelnik Wydziału Przemysłowego Województwa Pomorskiego p. Barciszewski oraz przedstawiciele zainteresowanych w eksporcie drobnych przemysłowców i rzemieślników z Grudziądza i ośrodków okolicznych. W zebraniu wziął również udział dyrektor firmy „Unia" p. Lewandowski, który jako przedstawiciel firmy, prowadzącej na wielką skalę handel eksportowy, był powołany do udzielania swych rad i wskazówek praktycznych.

W wyniku zebrania uchwalono powołać do życia Komitet Organizacyjny Spółdzielni dla opracowania statutu oraz ustalono wysokość udziału i składki wstępnej.

Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski zapowiedział ze strony Izby dalszą współpracę oraz udzielenie poparcia.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU SZYNEK W PUSZKACH W INDIACH BRYTYJSKICH.

Dostawy szynek i parówek w puszkach z Polski mają widoki rozwoju na rynku indyjskim. Wprowadzone na rynku szynki innego pochodzenia stwarzają konieczność nie tylko konkurencyjności cen polskich, ale i odpowiedniego zorganizowania dostaw i zapoznania odbiorców z produktem polskim. Np. ponieważ szynka holenderska jest od dawna

wprowadzona, przeto importerzy nabywają ją chętniej od szynki polskiej. Nie muszą bowiem jej reklamować. Szynka polska może liczyć na większy zbyt dopiero po pewnym czasie, kiedy zostanie na nią stworzony popyt ze strony konsumentów, czy to w drodze reklamy czy też w drodze stopniowego zapoznawania szerokich sfer konsumentów z szynką polską. Do tego jednak czasu szynka polska musi być oferowana na rynku indyjskim po cenie trochę niższej od cen na szynki innych krajów o ustalonej marce, jak Dania, Holandia i Czechosłowacja. Szynki polskie sprowadzane po $ 1 za 1 Lbs sprzedawane są na rynku po Rs 1/8, t. j. Sh. 2/3, przy czym należności celne wynoszą 3 d., reszta za Sh. 1 (koszty oclenia, transportu oraz zysk sprzedawcy około 10—15%.

Szynki praskie sprzedawane są zaś po cenie Rs. 1/12 = 2/7½ d., co jest dla nas korzystne, gdyż umożliwia konkurencję z szynką czeską. Natomiast szynka duńska sprzedawana jest po Rs. 1/4 za Lbs, w puszkach po 6 Lbs, co już czyni konkurencję z naszą szynką bardzo trudną.

EKSPORT KANADYJSKIEGO DRZEWA DO ANGLII.

W ostatnich latach Kanada wywoziła na pojemny dla drzewa rynek angielski następujące ilości standartów drzewa: w 1935 r. — 298.000, w 1936 r. — 413.000 i w 1937 r. — 478.000. Silny wzrost wywozu z Kanady jest o tyle niebezpieczny dla głównych eksporterów drzewa, jakimi są kraje nadbałtyckie, że Kanada nie należy do konwencji europejskich eksporterów drzewa, ma zatem wolną rękę w konkurencji na rynku angielskim. Pogarsza to jeszcze bardziej sytuację na rynku drzewnym, na którym w ostatnich miesiącach zaznaczyło się zmniejszenie przewozów drzewa i spadek frachtów drzewnych na Bałtyku.

RYNEK MAŚLARSKI WIELKIEJ BRYTANII W R. 1937.

Przywóz masła do Zjednoczonego Królestwa w r. 1937 był mniejszy, niż w roku poprzedzającym i w innych latach, aż do r. 1933. Wyrażony w cyfrach bezwzględnych import w r. 1937 wyniósł 9,4 mil. cwts., podczas gdy w r. poprzednim — 9,7 mil. cwts. a w r. 1935 — 9 mil. cwts. Spadek dowozów do Zjednoczonego Królestwa spowodowany był głównie suszą w Australii, zwiększoną konsumcją niemiecką i spadkiem dowozów z niektórych państw europejskich, między innymi i z Polski. Równolegle zmniejszyły się zapasy w chłodniach, co tłumaczy się zwiększonym zapotrzebowaniem wobec zmniejszonych dowozów. Dania, Nowa Zelandia, Szwecja, Estonia i Węgry przysłały więcej, aniżeli w roku poprzednim. Na ogół przywóz z krajów imperialnych spadł z 5,1 mil. cwts. w r. 1935 do 4,9 mil. cwts. w roku 1937; z innych krajów — z 4,6 mil. cwts. na 4,5 mil. cwts., a przywóz ogólny — z 9,7 mil. cwts. na 9,4 mil. cwts.

Zestawienie porównawcze dowozów, w porównaniu z latami ubiegłymi, daje poniższa tabela:

Kraj pochodzenia	1935 Cwts.	1936 Cwts.	1937 Cwts.
Nowa Zelandia	2,637,502	2,791,823	2,950,963
Australia	2,113,408	1,694,189	1,491,937
Irlandia	488,467	468,272	319,957
Kanada	63,463	40,128	31,861
Unia Poł. Afr.	32,349	75,498	69,126
Teryt. Poł.-Zach. Afryki	32,542	37,576	25,049
Kenia	12.542	20,845	19,678
Poł. Rodezja	262	230	1.250
Nigeria	3,201	—	—
Indie Bytyjskie	1,199	—	—
Inne kraje imperialne	218	155	763
Dania	2,186,350	2,171,594	2.256,490
Holandia	463,811	745,313	716,614
Z. S. R. R.	503,192	412,053	273,365
Litwa	180,667	210,821	204,540
Łotwa	192,336	196,396	216,880
Polska	99,158	188,714	105,395
Finlandia	115,707	159,761	157,872
Szwecja	184,285	149,443	204,490
Estonia	119,343	116,329	159,882
Austria	18,345	35,982	25,957
Węgry	18,265	34,987	42,244
Francja	7,134	28,930	6,138
Czechosłowacja	—	—	3.587
Belgia	50	16,495	744
Norwegia	—	449	—
Niemcy	—	—	1,481
Argentyna	68,964	142,528	129,652
Inne kraje	15,256	2,224	451
Razem kraje imperialne	5,435,153	5,128,716	4,910,524
Razem inne kraje	4,172,863	4,612,019	4,505,782
Wszystkie kraje razem	9,608,016	9,740,735	9,416,366

Rok ubiegły odznaczał się na ogół wysokim i mocnym poziomem cen, które osiągnęły swój punkt szczytowy w październiku. Z początkiem roku ceny były stosunkowo niskie dzięki znacznym zapasom w chłodniach i wielkim dowozom europejskim. Z końcem lutego nastąpiła zwyżka, która utrzymała się aż do lata, po czym wskutek zwiększonych przywozów nowo-zelandzkich, ceny ponownie osłabły, zatrzymując się na poziomie zeszłorocznym. Ponowna zwyżka nastąpiła wskutek zmniejszenia dowozów europejskich i mniejszych zapasów w chłodniach, osiągając poziom najwyższy w październiku, odkąd zaczęła się depresja cen, utrzymująca się do chwili obecnej. Częściowa zwyżka cen w jesieni była spowodowana wielkim zapotrzebowaniem niemieckim.

BILANS HANDLOWY FINLANDII W ROKU 1937.

Bilans handlowy Finlandii w roku 1937 wzrósł wydatnie tak po stronie importu jak i eksportu. Handel zagraniczny Finlandii rozwinął się w latach 1931 — 1937 następująco (w milionach fińskich marek: 1 zł=8,70 Fmk.:

Rok	Eksport	Import	Nadwyżka eksp.
1931	3.464.7	4.456.7	992.0
1932	3.502.3	4.631.5	1.129.2
1933	3.928.1	5.297.7	1.369.6
1934	4.776.5	6.226.0	1.449.5
1935	5.344.4	6.240.5	896.1
1936	6.343.4	7.215.1	871.7
1937	9.276.9	9.367.7	90.9

W porównaniu do roku 1936 wzrosła wartość importu o 2,9 miliardy fmk., zaś wartość eksportu o 2,1 miliarda. Procentowo wzrósł import o około 60%, eksport natomiast o 30%.

Stosunkowo nieznaczna nadwyżka eksportowa nastąpiła na skutek silnego rozwoju importu artykułów produkcyjnych, co wynika ze specyficznego ustroju gospodarczego Finlandii (brak zasadniczych surowców). Obecnie Finlandia znajduje się w sytuacji nasycenia rynku importem produkcyjnym, zaś eksport wykazuje tendencję dalszej zwyżki, na skutek czego dzisiejszy stan bilansu handlowego uważany jest jako chwilowe zjawisko.

Import najważniejszych artykułów kształtował się następująco w milionach fińskich marek:

Rodzaj:	1937	1936	1931
Zboże	550.3	434.7	264.1
Pasze	182.7	201.1	165.2
Owoce, warzywa	172.2	141.4	109.5
Towary kolonialne	494.7	457.9	286.4
Przędza surowa	507.9	399.9	145.0
Nici, powrozy etc.	235.2	167.7	99.2
Tkaniny	432.8	289.3	211.6
Różne artykuły włókiennicze	181.4	137.0	116.9
Skóry	258.9	156.9	107.1
Metale	1.676.8	1.057.8	393.6
Maszyny	1.054.2	599.6	254.6
Samochody, rowery, podwozia	586.1	343.5	90.2
Węgiel, koks	824.8	500.8	240.3
Asfalt, guma etc.	260.6	151.5	109.1
Oleje, smary, benzyna, ropa	521.9	373.3	210.4
Chemikalia	324.7	248.5	173.9
Nawozy sztuczne	225.2	131.7	79.0

Powyższe cyfry wykazują znaczny wzrost importu artykułów związanych z uprzemysłowieniem kraju, motoryzacją itp. Najwięcej wzrasta import metali i maszyn oraz samochodów. Podniesienie standartu życiowego, (wzmożona siła kupna ludności) widoczne jest ze wzmożonego importu zboża, owoców, oraz nici, przędzy surowej, tkanin, węgla z dziedziny artykułów produkcyjnych. Intensyfikację rolnictwa ilustruje wzrost importu nawozów sztucznych przy jednoczesnym zmniejszeniu importu pasz.

Eksport kształtował się następująco (najważniejsze grupy wywozowe w milionach Fmk.):

	1937	1936	1931
Produkty pochodzenia zwierzęcego (jak masło, sery, jaja, mięso etc.)	612.4	538.4	511.6
Drzewo, produkty drzewne	4.136.8	3.037.1	1.771.9
Celuloza, papier, tektura	3.629.6	2.899.8	1.830.3
Razem	7.848.8	6.475.3	4.113.8

Wzrost importu o około 3 miliardy w porównaniu do roku 1936 — musi bezwarunkowo pozostawić głębokie ślady w życiu gospodarczym Finlandii, gdyż stoi on wyraźnie w związku z dużym importem przede wszystkim maszyn, żelaza i innych środków produkcyjnych. Import będzie oddziaływał w niedalekiej przyszłości na wzmożenie się eksportu, bo rynek wewnętrzny będzie mógł w znacznej mierze pokrywać swe zapotrzebowanie własnymi wyrobami.

Finlandia będzie niewątpliwie rozwijała się gospodarczo w bardzo szybkim tempie. Zdaniem ekonomistów import osiągnął w roku 1937 maksymalną swą granicę. Eksport natomiast musi bezwzględnie dalej rozwijać się nie tylko w dziedzinie drzewa, papieru, celulozy i nabiału jako standartowych artykułów fińskich, lecz i w nowych, w ostatnich latach rozbudowanych dziedzinach — jak np. w dziedzinie włókiennictwa, wyrobów metalowych, skórzanych itp.

Poselstwo R. P. w Helsinkach.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LUTEGO 1938.

BELGIA. Z dniem 11 II br. wprowadzono reglamentację przywozu pantofli i obuwia domowego (z podeszwami skórzanymi) — poz. 1154a) 3). Import do Belgii nastąpić może tylko na podstawie licencji przywozowej.

BUŁGARIA. Do bezcłowego przywozu dopuszczono papier nieprzemakalny (np. pergaminowy), przeznaczony do opakowania winogron eksportowych. (Dekret z dnia 3 II br. z ważnością do 31 XII 38).

CHINY PÓŁNOCNE. Prowizoryczny rząd chiński w Pekinie dokonał zmian w taryfie celnej wywozowej i przywozowej (22 I 38). Zmiany cła dotyczą m. in. tkanin, żelaza i stali, maszyn rolniczych (bez cła), ryb, cukru, chemikalij, papieru, drzewa, porcelany, cementu, obuwia gumowego, opon i dętek rowerowych. Cła obniżono od 25—50%. Szczegóły w P. I. E.

FRANCJA. Dekretem z dnia 31 I br. zmieniono stawki celne w odniesieniu do olejów roślinnych i zwierzęcych, szeregu artykułów chemicznych (m. in.

ferrocjankalium, natriumfosfat, magnesiumsulfat, fenole, krezole) naczyń kuchennych, wyrobów szczotkarskich, pędzli do golenia, chleba świętojańskiego, świeżych kwiatów i roślin, laków, linoleum, farb drukarskich, niektórych gatunków skór oraz farb olejnych.

HAITI. Począwszy od 13 I br. obowiązuje podwyżka cła na różne artykuły, m. in. na: cement, żelazo, materace, gwoździe, naczynia kuchenne, narzędzia, meble, wyroby skórzane galanteryjne, piwo i in.

HOLANDIA. Z dniem 1 lutego br. przedłużono na rok okres kontyngentowania wwozu do Holandii następujących artykułów:

Nazwa artykułu:	Okres bazowy	Ustaw. przydział
Fajans	1929, 1930	35% wagi brutto
Fajans sanitarny	1934	80% wagi brutto
Porcelana	1934	40% wagi brutto
Kafle i kafle polewane	1934	50% powierzchni polewanej
Kafle i kafle niepolew.	1 I 36—1 VII 36	70% powierzchni glazurowanej
Saboty	1935	50% wagi brutto
Szkło stołowe	1934	60% wagi brutto

W porównaniu do poprzedniego okresu kontyngentowania na uwagę zasługują następujące zmiany w warunkach kontyngentowania:

Fajans: ustawowy przydział zmniejszono z 50 na 35% wagi brutto; kafle i kafle polewane: ustawowy przydział zmniejszono z 70 na 50% powierzchni polewanej.

HONDURAS. Wprowadzono nową taryfę celną trzykolumnową, zawierającą stawki maksymalne, pośrednie i minimalne, stosowane zależnie od salda handlowego z danymi krajami. Polska mając ujemne saldo z Hondurasem, korzysta z taryfy minimalnej.

JUGOSŁAWIA. Z dniem 5 II br. dokonano szeregu zmian w taryfie celnej. Nałożono cło dodatkowe (50 din. od 100 kg) przy imporcie próbek nasion o wadze do 500 gramów; zwolniono od cła pod szeregiem warunków: zboża, ryż w ziarnie, kartofle, nasiona strączkowe, oleiste i kwiatowe, o ile przeznaczone są do ulepszenia gatunków tych roślin; zmieniono stawkę celną odnośnie glinek różnego rodzaju, farb ziemnych, karborundu, szmerglu, triplu i podobnych środków szlifierskich oraz nałożono cło (2 din. od 100 kg) na ziemie i minerały osobno w taryfie nie wymienione (poz. 164). Podwyżce uległo cło na tkaniny powleczone celuloidem itp., na odpadki przędzy i tkanin, na delikatne futerka, na odpadki kauczuku, na różne części maszyn włókienniczych, na szpulki papierowe do nici. Cło na t. zw. szare żelazo (surowe) ustalono w wysokości 0,50 din. od 100 kg do 31 III br. włącznie, o ile importu dokonują odlewnie żelaza. Cło na stalówki do pisania podwyższono o 100% (200 din. od 100 kg), obniżono stawkę celną na elektrody, motocykle, auta zwyczajne, ciężarowe i inne.

Obniżone zostało cło w szeregu pozycjach, obejmujących maszyny, nie wyrabiane w Jugosławii, zwolniono w zupełności od cła: pompy i rury przeznaczone dla robót melioracyjnych, liny stalowe dla kolejek górskich, żelazo z poz. 536, p. 3a w płytach, sztabach, blachach i rurach, o ile nie są w kraju wyrabiane i przeznaczone są do naprawy maszyn, kotłów parowych itp., elektrody z ołowiu oraz różne części akumulatorów. Ostatnie wolne są od cła do chwili uruchomienia produkcji krajowej. Dla zwolnienia od cła wymagane jest w przeważających wypadkach zaświadczenie Min. Przemysłu i Handlu, że dany artykuł nie jest wyrabiany w kraju.

ŁOTWA. Od cła wolne są materiały (maszyny, instrumenty, aparaty itp.) przeznaczone dla budującej się elektrowni w Keggum (8 II 38).

MEKSYK. Lista nowych stawek celnych, obecnie obowiązujących, oraz cła, wchodzące w życie z dniem 1 V 38, są do przejrzenia w P. I. E.

WŁOCHY. Dekretem z dnia 9 II br. obniżono cło na ropę naftową (poz. 643 c. tar. celn.) do 8 lirów od 100 kg.

WIELKA BRYTANIA. Począwszy od 2 II br. obowiązuje nowe cło na dywany — 1 szyl. od yarda kwadr. lub 20% od wartości, zależnie jakie cło jest wyższe (dotychczas 9 pensów lub 20% od wart.) — Od tej samej daty wprowadzono wyższe cło na litopon — 3 £ 5 sh od tony lub 20% od wartości (dotychczas 20% od wartości).

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE I HANDLOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Rękawiczki skórkowe. Firma syryjska pragnie importować rękawiczki polskie, wyrażając gotowość zakupywania na własny rachunek, płacąc akredytywą. P/3347/4.E./M.

Urządzenia wodociągowe. Firma w Iraku posiada zapotrzebowanie na zasuwy wodociągowe oraz na rury „spigot and socket spun". P/2533/43/Kw.

Wyroby metalowe. Tuniska firma agenturowa interesuje się importem następujących artykułów do Tunisu: maszyny i narzędzia rolnicze, gwoździe handlowe i teksy, zamki i okucia meblowe. P/2172/3B/Kw.

Artykuły sanitarne. Oddział f-my angielskiej na Cyprze posiada zapotrzebowanie na wanny emaliowane, baseny oraz inne artykuły sanitarne. P/3261/44.

Wyroby metalowe. Firma turecka interesuje się nawiązaniem kontaktu handlowego z producentami na-

stępujących artykułów: łączniki lano-kute, kształtki, siatki metalowe, zawiasy, zamki, kłódki etc.
P/1996/44/Kw.

Artykuły spożywcze. Firma importowa w Andorze pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami wszelkich artykułów spożywczych. R/3682/3F/S.

Marmolada. Importer włoski nawiąże kontakt z eksporterami marmolady opakowanej w puszkach lub słojach. R/3943/4.P./S.

Wiśnie konserwowane. Dom importowy w Belgii zapytuje o możliwość importu z Polski wisien bez pestek, sterylizowanych, w puszkach blaszanych.
R/3835/60/S.

Wyroby alabastrowe. Firma kanadyjska poszukuje dostawców wszelkiego rodzaju wyrobów alabastrowych. P/3001/65/Sz.

Węgiel drzewny. Firma syryjska interesuje się importem wym. artykułu. P/47/TC.

Różne. Agenturowa firma bułgarska poszukuje przedstawicielstw w zakresie wyrobów fajansowych, kamionkowych oraz szkieł do lamp naftowych. P/65/TC.

Wyroby gumowe. Firma norweska interesuje się importem różnego rodzaju wyrobów gumowych.
P/3557/59/TC.

Smoła drzewna. F-ma portugalska interesuje się importem smoły drzewnej. P/3396/47/TC.

Cjanek sodowy. Egipskie Min. Zdrowia rozpisało przetarg na dostawy większej ilości cjanku sodowego. Termin przetargu upływa z dn. 9 III rb. P/3145/47/TC.

Płaszcze nieprzemakalne. Firma w Palestynie interesuje się wyżej wymienionymi artykułami.
R/2630/60/70/Łuk.

Meble i artykuły do umeblowania. Poważna firma w Unii Południowo-Afrykańskiej poszukuje kontaktu z fabrykantami mebli wysokogatunkowych, tak kompletów jak i sztuk pojedynczych, oraz wszelkich artykułów do wyposażenia mieszkań, jak materiały obiciowe, portierowe, kilimy itp., dywany, galanteria domowa, chodniki i ozdoby. E/2095/40/St.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

FIRMY SZWAJCARSKIE POSZUKUJĄ KONTAKTU Z ODBIORCAMI POLSKIMI.

1. Poważna firma szwajcarska poszukuje na Polskę odpowiedniego przedstawiciela na wyrabiane przez nią sery.

2. Firma szwajcarska wyrabiająca urządzenia automatycznych chłodni oraz chłodni o systemie szafkowym poszukuje na Polskę zastępcę, który posiadałby wiadomości techniczne i był w możności jednocześnie przyjąć na siebie obsługę importowanych chłodni i ich urządzeń.

3. Firma szwajcarska poszukuje firm polskich, zainteresowanych w przejęciu licencji na wyrób i sprzedaż opatentowanego artykułu t. zw. „Glättehelfer", oddającego duże usługi przy prasowaniu rzeczy wełnianych, garniturów męskich itp.

4. Poważna firma japońska poszukuje na Polskę reprezentanta na wyroby szklane, porcelanowe, galanteryjne, zabawki i nowości, wyroby bawełniane, artykuły toaletowe itp.

Bliższe informacje uzyskać można w referacie statystycznym Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

SPRAWY PODATKOWE

SPRAWA REFORMY ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH.

Jak wiadomo, rządowy projekt ustawy o kartach rejestracyjnych, reformujący w pewnym stopniu obecny system świadectw przemysłowych, spotkał się z jednolicie negatywnym stanowiskiem wszystkich izb przemysłowo-handlowych. Zdaniem Związku Izb projekt ten utrzymuje nadal samą istotę świadectw przemysłowych mimo zmiany ich nazwy, załatwiając sprawę w sposób połowiczny i niegruntowny. Prymitywna forma opodatkowania, jaką jest bezsprzecznie instytucja świadectw, w razie realizacji projektu nie znikłaby, a tylko częściowo zostałyby złagodzone pewne ostrości, zawarte w obecnej taryfie.

Taryfa przewidziana w projekcie wykazuje zresztą również poważne braki. W szczególności trudności nasuwać będzie w praktyce podział przedsiębiorstw na kupców rejestrowych, spółdzielnie i pozostałych płatników, przy uprzywilejowaniu spółdzielni, które korzystałyby z odrębnej niższej opłaty, co budzi poważne zastrzeżenia sfer handlowych. Wprowadzone do taryfy a niezdefiniowane bliżej pojęcia składu, handlu rozwóżnego, obnośnego i jarmarcznego, wywołają również w praktyce niewątpliwe spory interpretacyjne, odwołania i skargi, absorbujące najwyższe instytucje sądowe.

Niezależnie od dość prymitywnego podziału przedsiębiorstw w projektowanej taryfie, Związek Izb poddał krytyce wysokość poszczególnych opłat za karty rejestracyjne, wśród których różnice mogą być 43-krotne w przemyśle, a 25-krotne w handlu, zależnie od kwalifikacji przedsiębiorstw na rejestrowe lub nierejestrowe. Spotyka się to z negatywną oceną sfer gospodarczych ze względu na nierównomierność rozłożenia obciążeń.

Uzasadnienie projektu określa na sumę 31.700 tys. zł rocznie wysokość ekwiwalentu, jaki miałby przypaść Skarbowi Państwa w podwyższonych stawkach podatku obrotowego, w zamian za rezygnację z uczestnictwa w opłatach rejestracyjnych, przeznaczonych na rzecz samorządu terytorialnego i gospodarczego, oraz szkolnictwa zawodowego.

Określenie wysokości ekwiwalentu stanowi podstawę obliczenia stopnia podwyżki podatku obrotowego, która odpowiadałaby stosunkowi procentowemu sumy 31.700 tys. zł — do ogólnej sumy obrotów opodatkowanych, podanej w projekcie w przybliżeniu na 16 miliardów zł na rok 1939. Związek Izb zakwestionował tę ostatnią cyfrę, wskazując, iż według jego przybliżonych obliczeń, suma obrotów opodatkowanych wyniesie w r. 1939 nie 16, lecz 20 miliard. zł. 20%-owa różnica w obliczeniu ma tu znaczenie bardzo doniosłe, wskazuje bowiem na możliwość i łatwość popełnienia poważnego błędu w określeniu stopnia podwyżki podatku obrotowego, który na podstawie danych Ministerstwa Skarbu byłby obliczony zbyt wysoko wobec stosunku sumy ekwiwalentu do wyższej sumy obrotów gospodarczych, aniżeli ta, którą przyjmuje projekt rządowy.

Z drugiej strony rozbieżność wyników obliczeń, wynikająca z oparcia ich w obu wypadkach na nieaktualnych cyfrach z r. 1935, wobec braku danych za ostatnie lata, wskazuje na to, iż słuszniej i bezpieczniej byłoby raczej odłożyć przesądzenie sprawy reformy świadectw, która wejść ma w życie dopiero od 1 stycznia 1940 r., o parę miesięcy (do czasu uzyskania dostatecznego materiału cyfrowego) — aniżeli w pośpiechu popełnić błąd, bądź na szkodę Skarbu Państwa, bądź (co jest bardziej prawdopodobne) życia gospodarczego.

Związek Izb przeciwstawił się projektowanemu przekazaniu samorządowi terytorialnemu wymiaru i poboru opłat za karty rejestracyjne. Samorząd terytorialny nie jest bowiem, zdaniem Związku Izb, dostatecznie przygotowany do wykonywania tych czynności. Byłoby to tym bardziej niewskazane, że powiększyłoby ilość źródeł wymiaru i poboru danin publicznych, przecząc ze wszech miar słusznej zasadzie centralizacji tych czynności w ręku jednego organu, jakim jest władza skarbowa. W przeciwnym razie, płatnicy są niepokojeni przez organy różnych władz, niesharmonizowane w swych działaniach.

Nie ograniczając się do krytyki projektu ustawy o kartach rejestracyjnych, Związek Izb sformułował również szereg tez pozytywnych, wskazujących, na jakich przesłankach winna się oprzeć reforma świadectw przemysłowych. Zdaniem Związku Izb świadectwa przemysłowe winny ulec *zupełnej likwidacji, całkowicie* znikając z naszego systemu podatkowego.

Dlatego nie tylko dotychczasowe wpływy na rzecz Skarbu Państwa (jak to przewiduje projekt, ale również dodatki na rzecz samorządu terytorialnego i gospodarczego oraz szkolnictwa zawodowego powinny być *w całości* przerzucone na stawki podatku obrotowego, w drodze odpowiedniego ich podwyższenia. Obliczenie ekwiwalentu za zniesienie świadectw powinno być dokonane w oparciu o ścisłe dane i w taki sposób, by ekwiwalent ten w żadnym razie nie stworzył ukrytej podwyżki obciążeń, w stosunku do dotychczasowych, w zakresie tych samych źródeł podatkowych. Koniecznym jest przy tym zakreślenie górnej granicy obrotów, poza którą podwyższenie stawki podatku obrotowego nie obowiązywałoby.

O ileby Ministerstwo Skarbu nie przyjęło tego stanowiska, wówczas, zdaniem Związku Izb, na okres przejściowy do chwili zupełnej likwidacji obecnego systemu należałoby oprzeć świadectwa przemysłowe o wysokość osiąganego obrotu z zupełnym pominięciem t. zw. cech zewnętrznych.

PRZETARGI

PRZETARG PAŃSTWOWEGO BANKU ROLNEGO.

Państwowy Bank Rolny ogłasza przetarg nieograniczony na wykonanie robót budowlanych dla gmachu Oddziału Państwowego Banku Rolnego w Toruniu przy ulicy Wały.

Warunki przetargowe są do otrzymania za opłatą zł 5, —w Centrali Państwowego Banku Rolnego w Warszawie, ul. Nowogrodzka 50, pokój nr 231, oraz w Oddziale P. B. R. w Grudziądzu, Mickiewicza 18.

Termin składania ofert wyznacza się na 7 marca 1938 r. o godz. 12.

PRZETARG, OGŁOSZONY PRZEZ DYREKCJĘ OKRĘGOWĄ P. K. P. TORUŃ.

Dyrekcja Okręgowa P. K. P. w Toruniu rozpisała przetarg nieograniczony na dostawę następujących materiałów:

Grupa 58a.
Tektura szara w arkuszach i surowa w rolach około 3.700 kg wg wzorów.

Grupa 58.
Azbest płyty i sznury azbestowe i różne szczeliwa około 12.000 kg wg wzorów i warunków techn.

Grupa 138a.
Różne świdry do drzewa około 1.300 sztuk wg wzorów.

Grupa 139.
Piły tarczowe, taśmowe, taśmy do pił i segmenty pił tarczowych około 800 sztuk wg wzorów.

Ceny jednostkowe winny być podane franko st. Bydgoszcz i loco st. załadowania z opakowaniem oraz termin dostawy każdej partii, gdyż dostawa będzie sukcesywna.

Do oferty należy dołączyć kwit na wpłacone wadium w wysokości 3% od wartości oferowanej dostawy.

Termin składania ofert upływa z dniem 15 marca 1938 r. o godz. 11. Oferty mogą być wysłane pocztą lub złożone przed terminem otwarcia do skrzynki, znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji.

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 15 III 38 r. o godz. 11 w gmachu DOKP. Toruń.

Oferty otrzymane pocztą po upływie wyznaczonego terminu będą uważane za nieważne.

Oferentów obowiązuje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 I 37 r. o dostawach na rzecz Skarbu Państwa, ogłoszone w Dz. U. Nr 13/37, poz. 92.

Bliższych informacyj, jak ilości, wymiarów i warunków udziela i wysyła Wydział Zasobów w Toruniu.

Na każdą grupę materiałów winna być złożona osobna oferta.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

MIESIĄC PROPAGANDY SPOŻYCIA RYB MORSKICH Z POLSKICH POŁOWÓW.

Polskie rybołówstwo morskie przechodzi ciężki kryzys. Zawiodły zupełnie połowy szprotów, stanowiące główne źródło utrzymania naszych rybaków w przybrzeżnych połowach.

Pozostały więc masowe połowy dorszy, które niestety nie mogą być uprawiane, wobec braku zbytu na te smaczne i tanie ryby. Nie możemy więc przyglądać się bezczynnie na zanikanie tego najważniejszego działu w naszym rybołówstwie przybrzeżnym. Na nic zdadzą się wysiłki finansowe czynników rządowych, budujących nowe kutry, nowe porty rybackie, jeśli nie potrafimy przyzwyczaić szerokie masy ludności naszej do spożywania ryby morskiej.

Odczuwamy dotkliwie zaniedbania w prowadzeniu zorganizowanej propagandy za spożyciem ryb morskich. Nie myślimy chyba, aby to, czego dokonano w Niemczech przez pięćdziesiąt lat planowej i miliony kosztującej akcji, dla zwiększenia spożycia ryb morskich, mogło dokonać się w Polsce przez zupełną bezczynność. Dziś Niemcy mają w rybołówstwie morskim jedną z najważniejszych pozycyj w wyżywieniu swej ludności, łowiąc rocznie 700 milionów kilo ryb, czyli w Niemczech spożywa się 12 kg na głowę mieszkańca, a więc tyle co u nas mięsa na głowę mieszkańca. Ale Niemcy mają przymusowe dania rybne w wojsku, szpitalach, więziennictwie, nie mówiąc o ludności cywilnej. A w Polsce nikt nie wie prawie, że mamy swoje rybołówstwo. Wyławiamy rocznie 14 milionów kilo ryb, czyli 2% tego co Niemcy. U nas przez cały rok trudno sprzedać w kraju ½ miliona kilo dorszy, chociaż te dorsze kosztować mogą w najdalszym zakątku kraju od 60 groszy do 1.— złotego za kilo czystego mięsa ryby morskiej. U nas trudno wyjednać w wojsku, aby chociaż w okresie postu wydano przymus spożywania raz w tygodniu ryby morskiej. Jedynie warszawskie garnizony wojskowe dobrowolnie rozpoczęły próby podawania dorszy ku zupełnemu zadowoleniu żołnierzy.

Musimy więc natychmiast przystąpić do planowej akcji za spożywaniem dorszy przynajmniej w okresie postu. Wobec braku funduszy na te cele musimy wykorzystać istniejący aparat jak: komórki Ligi Morskiej i Kolonialnej, Związki Pań Domu, Harcerstwo itp.

Propaganda musi iść w dwu kierunkach: 1) może być narzuconą tam gdzie to jest możliwe przez osoby decydujące, a więc w wojsku, więziennictwie, szpitalach, sanatoriach, pensjonatach, restauracjach, hotelach, ochronkach itp. oraz 2) przez stwarzanie zapotrzebowania na ryby morskie od dołu, to znaczy od szarego i smutnego obywatela, który ma jedyną w życiu okazję, aby namacalnie (drogą przez żołądek) przekonać się o korzyściach z dostępu do morza. Należy się domagać ryb morskich w sklepach spożywczych, w restauracjach, a kupcy postarają się zaopatrzyć w ryby morskie.

Przepisy przyrządzania dorszy, afisze propagandowe można otrzymać w Morskim Instytucie Rybackim w Gdyni; tam można również otrzymać informacje o źródłach zakupu, o cenach itp.

Aby kogoś zachęcić i przekonać do ryb morskich, należy robić zbiorowe pokazy przyrządzania i kosztowania dorszy. Istnieją już wypróbowane przepisy przyrządzania dorszy w większych ilościach (wojsko, więzienia itp.) Na pokazy te należy zapraszać osoby decydujące o zaopatrzeniu kuchni (intendenci itp.) Pierwsze próby robione w tym kierunku dały bardzo dobre wyniki. Należy je robić tylko planowo i masowo.

W Radio, w kinie (przeźrocza), w prasie, w szkole posiadamy niewykorzystane możliwości propagandowe. Należy je tylko planowo uruchomić.

W akcji organizowania sprzedaży dorszy może wziąć czynny udział młodzież akademicka (studia handlowe), która przeprowadzała już udane próby sprzedaży ryb słodkowodnych w okresach przedświątecznych.

Lekarze mają możność praktycznego informowania ludności o korzyściach, jakie daje

ryba morska (dorsze), tak dla chorych jak i dla zdrowych ludzi. Pierwszy wysiłek propagandy spożycia dorszy w okresie postu przeprowadzony w całym kraju wykaże celowość tego poczynania.

KRONIKA

NOTOWANIA CEN NA RYBY W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w połowie ub. m. za towar oclony i z połowów polskich rybaków, w złotych franco wagon Gdynia:

Polskie połowy „Mewa“: śledzie solone jarmuckie FF matis i smolmatis 62, matfulle 60, matfulle F 58, mleczaki 75. jarmuckie „Merkur“ 55, YLEN 51 na wyczerpaniu, szkockie smolmatis 60, szkockie importowane „AT“ 55, TB puste i pełne 45, makrele od 43 do 45.

Polskie połowy „Pomorze“: śledzie solone własnych połowów wyprzedane, importowane holenderskie 60, ryby świeże i mrożone za 50 kg skrzynia w hurcie łosoś morski (dorsz niebieski) Seelachs świeży zł 25,— mrożony zł 28,—

szczupak morski (rodzina dorsza) świeży zł 28,—, mrożony zł 33,—

łupacz (szelfisz) bardzo ceniony gatunek dorsza świeży zł 22,—, mrożony zł 25,—

sola (Seezunge) bardzo ceniony gatunek flader zł 60,—.

Importowane jarmuckie: jarmuckie I trade smolmatis i matis 64, matfulle brak, jarmuckie II trade smolmatis i matis 59.

Importowane szkockie: matiesy medium od 90 do 100, selected 100 do 110, large brak, crownmatis żądano od 80 do 82, crownmedium od 70 do 80, inne gatunki szkockich śledzi od 50 do 80 zależnie od stanu towaru.

Importowane holenderskie: śledzie holenderskie na ogół wyprzedane, na nowe transporty robiono transakcje od 59 do 60 za matis i smolmatis, za matfull 56.

Importowane islandzkie: oryginalne matiesy od 60 do 62, norweskie-islandzkie od 45 do 55.

Importowane norweskie: nowe SLOO od 39 do 40, stare SLOO od 30 do 32, stare VAAR 30, nowe VAAR spodziewane za dwa tygodnie.

Dorsze mrożone z połowów polskich, czyszczone bez głów za 50 kg skrzynię w hurcie franco wagon port rybacki w Gdyni przy dużym zapotrzebowaniu płacono:

wyborowe I duże ucinane równo zł 30,—

wyborowe II małe i średnie ucinane równo zł 25,—

wyborowe III wysortowane ucinane równo zł 20,—

niesortowane zł 25,—

importowane norweskie śledzie mrożone zł 23,— za 50 kg oclone

importowane norweskie świeże w lodzie zł 16,25 za 50 kg oclone

importowane dorsze norweskie mrożone zł 40,— za 50 kg oclone

importowane szproty świeże szwedzkie zł 18,— za 50 kg oclone

szproty wędzone za 50 kg i śledziki wędzone zł 40,—

piklingi norweskie śledzie wędzone 10 do 12 sztuk zł 1,70 do zł 1,80.

PRZYWÓZ SZPROTÓW ŚWIEŻYCH ZE SZWECJI.

Użycie polskich kutrów do transportu.

W ubiegłym tygodniu nadeszły do Gdyni następujące transporty ze Szwecji (Göteborg) szprotów świeżych w lodzie w skrzyniach:

Dnia 12 lutego rb. „Roxy“ 900 skrzyń, kuter „Gideon“ 750 skrzyń, kuter „Ella“ 754 skrz. Dnia 13 lutego rb. kuter „Bolinder“ 700 skrz. Dnia 15 lutego rb. kuter polski „GDY. 26“ Nadolskiego szprotów 394 skrzyń i śledzików 80 skrzyń, około 100 skrzyń zmyła burza z pokładu kutra, ładunek był ubezpieczony w polskim towarzystwie od tej straty. Dnia 17 lutego rb. kuter „Rex“ szprotów świeżych 800 skrzyń, śledzików 200 skrzyń. Dnia 18 lutego rb. kuter „Britania“ szprotów 700 skrzyń, tegoż dnia kuter polski „GDY. 55“ braci Krüger śledzików świeżych 400 skrzyń, kuter „Roxy“ szprotów 862 skrzyń i śledzików 38 skrzyń, kuter „Ransy“ szprotów 650 skrzyń. Dnia 19 lutego rb. kuter „Bolinder“ szprotów 1.200 skrzyń. Dnia 21 lutego rb. kuter „Gideon“ szprotów 765 skrzyń, kuter „Gulfors“ szprotów 500 skrz. i śledzików 200 skrzyń, kuter „Astrid“ szprotów 600 skrzyń, kuter „Olof“ szprotów 700 skrzyń, kuter „Mathilda“ szprotów 625 skrzyń. Dnia 22 lutego rb. kuter „Poseidon“ z Göteborga szprotów 735 skrzyń. Dnia 24 lutego rb. kuter „Britania“ szprotów 770 skrzyń. Kuter „Rex“ 1.025 skrzyń szprotów, kuter „Roxy“ szprotów 1.000 skrzyń. Dnia 25 lutego rb. kuter „Mörwenol“ szprotów 625 skrzyń, śledzików 307 skrzyń, kuter „Slandan“ szprotów 750 skrzyń, kuter „Ransy“ szprotów 750 skrz. Dnia 27 lutego rb. kuter „Vindy“ szprotów świeżych 650 skrzyń, kuter „Gideon“ szprotów 750 skrzyń, kuter „Adela“ szprotów 280 skrzyń i śledzików 172 skrzyń. Dnia 28 lutego rb. motor. „Gerfried“ z Västerwick śledzików świeżych w lodzie 1.666 skrzyń.

Jak widać z zestawienia wielkości transportów, główną przyczyną nieużywania polskich kutrów jest mała ich pojemność frachtowa. Podczas gdy szwedzkie kutry mogą ładować przeciętnie od 600 do 1.200 skrzyń, to jest od 36 do 72 ton, to polskie największe kutry mogą zaledwie zabrać 400 skrzyń, czyli 24 ton szprotów. Tak więc nasze największe kutry okazują się stosunkowo małe dla połowów pełnomorskich jak i do zatrudnienia przy przewozie. W dalszej rozbudowie kutrów naszych należy obecną praktykę wziąć pod uwagę.

WARUNKI RENTOWNOŚCI FABRYKACJI MĄKI RYBNEJ NA POKŁADZIE STATKÓW.

Jak uczy doświadczenie, fabrykacja mąki rybnej na pokładzie dużych parowców rybackich jest tylko wtedy na dalszą metę rentowna, gdy stale ma się do dyspozycji dostateczne ilości surowca. Jelita uzyskane przy patroszeniu ryb na pełnym morzu nie wystarczają, o ile przy połowach nie ma dostatecznej ilości drobiazgu, który normalnie wyrzuca się z powrotem do morza. Tego drobiazgu jest faktycznie w morzu Barentsa bardzo dużo i wynosi on tam 50% ogólnej sumy połowów. W takich warunkach jest możliwa fabrykacja na pokładzie dużej ilości mąki rybnej podczas rejsu. Norwegowie poczynili z takimi pływającymi fabrykami mąki rybnej korzystne doświadczenia. Chodzi tu co prawda nie o parowce rybackie, lecz o t. zw. statki-matki, do których należy mała flotyla łodzi rybackich. Uprawiają one połowy podczas lata, przebywając przez kilka miesięcy z dala od wybrzeży ojczystych. Podczas gdy dobre ryby odstawiają na rynek statki transportowe, odpadki wraz z drobiazgiem są przerabiane na statkach-matkach na mąkę rybną. Statki te mają pojemność około 500 — 600 TRB.

KLUCZE DO PUSZEK Z KONSERWAMI.

W związku z przeprowadzoną w Niemczech oszczędnością metalu, powstał projekt zakazu dodawania do puszek z konserwami kluczy drucianych, natomiast ukazać się ma w sprzedaży klucz z trwałego metalu do stałego użytku w cenie jednolitej 15 fenigów, przy czym nie będzie wolno dodawać go bezpłatnie do sprzedawanych konserw.

Wobec rozwoju naszego przemysłu konserw rybnych wartoby się zastanowić, czy nie należałoby pójść za przykładem Niemiec. Wyrób kluczy drucianych zbyt słabych dla twardej blachy naszych puszek z konserwami wydaje się być niecelowym. Do puszki dodaje sklep niekiedy aż dwa klucze, obydwa czasem ulegają złamaniu, nie otworzywszy nawet puszki. W tych warunkach wydaje się, że wyrób podobnego rodzaju kluczy jest zupełnie niecelowym marnotrawstwem.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (28 II 38).

Depresja jaka zaistniała w zeszłym roku w naszym handlu importowym towarów kolonialnych potęguje się z dnia na dzień. Widoki ewentualnej zmiany sytuacji, na którą importerzy od pewnego czasu liczyli, zawiodły w całej pełni. Nie tylko w Gdyni większość firm importowych zużyła swoje substancje finansowe na przetrzymanie kryzysu i ledwo, że wegetuje, ale zaczynają się już dzisiaj także obalać wielkie firmy importowe w Gdańsku i to takie nawet, które mają za sobą długoletnie doświadczenie w handlu importowym. Niektóre z nich zawiesiły ostatnio swoją działalność handlową w przywozie pewnych artykułów, a niektóre wycofują się zupełnie z importu, starając się wyzbyć posiadanych zapasów towarów zagranicznych nawet ze stratą 20—30%, aby tylko uratować resztę kapitałów inwestowanych w poszczególnych artykułach. Świadczy to dobitnie, że w naszym handlu importowym towarów kolonialno-spożywczych jest źle i zachodzi konieczność okazania mu większej opieki ze strony czynników miarodajnych i samorządu gospodarczego niż dotychczas.

Nie są uzasadnione dzisiaj rozpowszechniane twierdzenia, że bez importu możemy się obyć i wszelkie prace tak czynników miarodajnych jak i samorządu gospodarczego muszą być poświęcone głównie sprawom eksportowym. Taka teza jest błędna. Nie należy bowiem zapominać o starej zasadzie, że bez importu nie może być eksportu. Gdyby taki warunek zaczęto stosować w każdym państwie, to doprowadziłoby to do absurdu. Można wyłączyć spod opieki czynników miarodajnych import takich artykułów, które są produkowane w kraju, gdyż przywóz odnośnych artykułów jest nam rzeczywiście zbędny. Natomiast nie produkuje się. Przywóz tych artykułów żadną miarą nie wolno nam tego stosować wobec importu tych towarów, których w kraju wymaga opieki. gdyż kupiec powinien zarabiać a nie tracić.

O ile ktoś stwierdzi, że na imporcie towarów kolonialnych względnie innych artykułów spożywczych dzisiaj się zarabia, to twierdzenie takie opierać się będzie jedynie na informacjach jednostronnych, tj. zaczerpniętych u pewnych jednostek importowych, czyli u firm uprzywilejowanych. Ogół importerów jednak nie tylko, że nie zarabia na sprowadzanych towarach, ale bardzo często do nich nawet dokłada wskutek chaosu panującego w danej dziedzinie importowej. Przecież uregulowanie importu nie nastręcza dużych trudności przy obecnie obowiązującej reglamentacji towarowej i dewizowej, a dokonanie tego sprawiłoby rzeczywiście ulgę ogółowi importerów i pozwoliłoby im na odbudowanie ich kapitałów zakładowych. Trzeba tylko okazać dobrą wolę w tym kierunku i odsunąć od polityki handlowo-importowej wpływy pokątne.

Obroty w miesiącu lutym były bardzo małe i obrotów tych nie można porównać w żaden sposób z obrotami w analogicznych miesiącach lat ubiegłych ani też z obrotami w miesiącu poprzednim. Jakkolwiek napływają do firm importowych zapytania na towary kolonialno-spożywcze, to jednak rzadko dochodzi do skutku zawarcie transakcji.

K a w a   s u r o w a :

Zapasy kawy są zawsze jeszcze bardzo duże. Są to skutki mocno popieranych w ubiegłym roku transakcyj wiązanych, które zamiast korzyści przyniosły ogółowi importerów straty. W handlu hurtowym kawą sytuacja w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego znacznie się pogorszyła. Sztucznie zeprecjonowane oferty ze strony niektórych importerów spowodowały utrwalenie u odbiorców krajowych opinii, że kawy surowej w magazynach importowych jest za dużo i importerzy chcąc upłynnić kapitały w niej zainwestowane obniżą dalej swoje ceny sprzedaży skoro tylko odbiorcy zajmą stanowisko wyczekujące w pokrywaniu swego zapotrzebowania. Efekt tych niewłaściwych pociągnięć jest ten, że odbiorcy zmusili importerów do udzielania specjalnych zniżek cen. Posunęli się oni tak dalece, że żądają towaru o 10—20% taniej od cen wymienionych w cennikach.

H e r b a t a :

Zbyt herbaty w dalszym ciągu bardzo słaby. Transakcje dochodzą do skutku jedynie w sporadycznych wypadkach i to na drobne partie. Sprzedaż odbywa się po cenach kosztu własnego, aby tylko utrzymać odbiorcę, a w niektórych wypadkach nawet ze stratą. Zapasy herbaty u importerów bardzo duże i na razie nie ma widoków ich zmniejszenia. Ceny na poszczególne gatunki herbaty kształtują się następująco: Cejlon zwykły 11,60—11,80 zł za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera, Cejlon średni — zł 12,20—13,00, Sumatra 11,20—12,50 zł, Travancora zł 12,80—13,30, zależnie od gatunku i ilości odbioru.

K o r z e n i e :

Pieprz czarny w zakupie zdrożał o 5 hfl. na 100 kg, a pieprz biały o 8 hfl. Pomimo zwyżki cen za granicą, zainteresowanie ze strony odbiorców krajowych osłabło w tych artykułach. Jakkolwiek napływają do importerów zapytania na ten artykuł, to jednak dokonanie konkretnych transakcyj dochodzi do skutku bardzo rzadko i to jedynie na mniejsze partie. Ceny kształtują się następująco za

1 kg towaru oclonego loco magazyn hurtownika; Pieprz czarny — zł 2,83—3.00. pieprz biały — zł 3,50—3,60, piment (ziele angielskie) zł 5,60—5,80 (koszt własny zł 5,90), cynamon zł 5,80—6,20 zależnie od gatunku. Na piment i cynamon nie ma prawie w ogóle nabywców.

Masło kakaowe:

Masło kakaowe na rynku holenderskim zwyżkowało w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego o 2 hfl. na 100 kg. Cena zakupu wynosi hfl. 56,— cif Gdynia. Przy sprzedaży do kraju cena waha się od 2.80—2.90 zł za 1 kg towaru oclonego. Zbyt po tych cenach jest jednak bardzo słaby. Odbiorcy oferują za masło kakaowe jedynie zł 2.60 za 1 kg.

Owoce suszone:

Ruch w handlu śliwkami amerykańskimi ożywiony. Popyt większy od podaży. Ceny kształtują się następująco: śliwki oregon 30/45 zł 1,55—1,58 za 1 kg przy sprzedaży w workach, a 40/50 — zł 1,48—1,50. Towar skrzynkowy 30/40 — zł 1.65 przy odbiorze większych ilości i zł 1,60—1,70 przy partiach mniejszych. 40/50 — zł 1,60—1.65. Na inne owoce suszone zainteresowanie umiarkowane. Ceny bez zmiany.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dn. 16 lutego nadszedł do Gdyni s/s „Lech" z transportem 8.500 kg orzechów ziemnych.

s/s „Chorzów" przywiózł dnia 16 lutego z Rotterdamu 1.279 kg herbaty, 2.797 kg kawy, 18.200 kg kakao, 12.516 kg ziarna kakaowego, 15.250 kg masła kakaowego, 2.827 kg pieprzu. 1.196 kg cynamonu, 950 kg goździków. 438 kg anyżu i 243 kg innych korzeni.

Dnia 17 lutego nadszedł z Londynu s/s „Lech" z transportem 29.904 kg herbaty i 13 950 kg kawy.

Następny transport herbaty w ilości 1.850 kg nadszedł z Rotterdamu na s/s „Bussart" dnia 18 lutego.

Dnia 22 lutego nadszedł do Gdyni dalszy transport towarów kolonialnych na s/s „Puck". Statek przywiózł: 7.529 kg herbaty, 1.596 kg kawy, 32.627 kg kakao, 16.888 kg masła kakaowego oraz 2.104 kg różnych korzeni jak pieprz. cynamon. goździki.

s/s „Śląsk" przywiózł do Gdyni dnia 22 lutego (drugi rejs w omawianym okresie sprawozdawczym) 15.000 kg śliwek suszonych. 17.500 kg orzechów ziemnych, 5.328 kg daktyli. 2.036 kg masła kakaowego i 810 kg kawy.

Dnia 17 lutego na s/s „Brageland" nadszedł do Gdyni pierwszy w tym okresie sprawozdawczym transport pomarańcz palestyńskich w ilości 31.501 skrzyń (1.197.038 kg) w tym mała ilość grapefruitów. Z Cypru nadeszło na tym statku 96 worków rodzynek. Dla Gdańska był transport 520 skrzyń (19.760 kg) pomarańcz palestyńskich.

Dnia 20 lutego s/s „Wiborg II" przywiózł z Rotterdamu 54.347 kg bananów.

Zapowiedziany przez nas na dzień 14 lutego s/s „Keenfig Pool" nadszedł do Gdyni z opóźnieniem i w dniu 21 lutego wyładował w porcie 20.000 skrzyń (ca 1.000 ton) pomarańcz hiszpańskich.

s/s „Scandinavia" zawinął do portu gdyńskiego dnia 21 lutego z ładunkiem 6.700 skrzyń cytryn włoskich oraz 65 skrzyń pomarańcz włoskich.

Większy transport owoców suszonych nadszedł do Gdyni na s/s „Isa" dnia 27 lutego. Dla importerów polskich nadeszło: z Calamaty 4.942 worków koryntek (123.550 kg), 575 worków fig (14.385 kg), z Candii — 1.172 worków rodzynek (28.856 kg), z Izmiru — 2.025 worków sułtanek 28.973 kg, 167 worków orzechów (11.460 kg). Dla importerów gdańskich: z Candii — 607 worków sułtanek (9.105 kg). 34 worków rodzynek (850 kg), z Izmiru — 1.000 worków sułtanek (13.890 kg), z Calamaty — 492 worki koryntek (13.300 kg).

s/s „Vingaland" przywiózł dnia 27 lutego dla importerów dalszy transport pomarańcz i grapefruitów w ilości 14.100 skrz. (535.800 kg).

Dnia 4 marca spodziewany jest w Gdyni s/s „Wiborg I" z transportem ca 60.000 kg bananów.

Na s/s „Gotia" nadejdzie do Gdyni dnia 4 marca ładunek cytryn włoskich. Nie jest znana na razie dokładna wielkość ładunku. Transport ten jak się dowiadujemy. będzie należał do średnich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 12 do 24 lutego urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 6 przetargów, na których wystawiły następujące ilości towaru:

6.373 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano wszystko w cenie 1.24—1.31 zł za 1 kg netto.

4.500 skrzyń pomarańcz palestyńskich. które w całości zostały sprzedane po 1.01 — 1,05 zł za kg.

4.291. skrzyń cytryn włoskich, z czego sprzedano 2.717 skrzyń w cenie 29—31 zł, przy czym dwie partie sprzedane zostały w cenie 24 i 26,50 zł za 1 skrzynię.

Poza wymienionymi wyżej towarami wystawione i częściowo sprzedane zostały owoce suszone, których ilości i uzyskane ceny w szczegółowym wykazie aukcyj podajemy.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 18 lutego aukcję. wystawiając:

1.833 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano:
1.833 klatek w cenie 1,24—1,29 zł za kg
1.500 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano:
625 skrzyń w cenie 29—31 zł za skrzynię
250 skrzynek daktyli francuskich — sprzedano: 125 skrz. w cenie 14 zł za skrzynkę

400 skrzynek sułtanek tureckich — sprzedano: 275 skrzynek w cenie 1,85—2,00 zł za kg
80 skrzynek orzechów francuskich — sprzedano: 40 skrz. w cenie 3,80 zł za 1 kg
400 worków rodzynek greckich — sprzedano: 200 worków w cenie 1,60 zł za 1 kg
10 worków koryntek greckich — sprzedano: 10 worków w cenie 1,15 zł za 1 kg,

Dnia 21 lutego wystawiono na aukcję następujące artykuły:

3.900 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 3.900 skrz. po 1,02—1,05 zł kg
1.000 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 300 skrz. po 29—30,50 zł skrz.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.
na aukcji dnia 11 lutego wystawiły:

1.200 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1.200 klatek po 1,29—1,30 zł 1 kg
49 skrz. cytryn włoskich — sprzedano: 49 skrz. po 24 zł skrzynia
400 skrz. cytryn włoskich — sprzedano: 400 skrz. po 30—31,50 zł skrz.
333 skrz. cytryn włoskich — sprzedano: 333 skrz. po 30—31,50 zł.

Dwie pierwsze partie cytryn stanowiły towar komisowy.

Na aukcji dnia 14 lutego wystawiono tylko 600 klatek pomarańcz włoskich, które w całości zostały sprzedane w cenie 1,30—1,31 zł za 1 kg.

Dnia 18 lutego wystawiono do przetargu:

1.419 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1.419 klatek po 1,25—1,28 zł
989 skrz. cytryn włoskich — sprzedano: 989 skrz. po 26,50—31 zł.

Jedna partia towaru w ilości 272 skrzyń została sprzedana po 26,50 zł skrzynia. Towar był oddany w komis.

Na aukcji dnia 22 lutego wystawiono:

1.321 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1.321 klatek po 1,24—1,25 zł 1 kg
600 skrz. pomarańcz palest. — sprzedano: 600 skrz. po 1,01—1,03 zł 1 kg
350 work. śliwek kaliforn. — sprzedano: 350 work. po 1,46—1,50 zł 1 kg

W wyszczególnionych wyżej aukcjach brało udział przeciętnie 15—20 kupców.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Na rynku tutejszym nie notuje się prawie żadnych transakcyj w owocach krajowych. Na rynek dowożone są jedynie owoce w ilościach, jakie Gdynia zdolna jest konsumować. Należy zaznaczyć, że konsumcja owoców krajowych w Gdyni spadła w ostatnim czasie do minimum.

Jabłka notowane są jak w ubiegłym okresie sprawozdawczym w cenie 0,60 — 1,00 zł za kg. Pomarańcze palestyńskie, których cena, wskutek małych ilości towaru na rynku, zwyżkowała na 1—1,05 zł, ulegnie prawdopodobnie obniżce w związku z nowymi transportami, jakie nadeszły do Gdyni.

Pomarańcze włoskie po ostatniej zniżce cen nie wykazują tendencyj zwyżkowych. W ostatnim czasie nadeszły do Gdyni nowe partie tego towaru.

Dnia 22 lutego nadszedł do Gdyni pierwszy transport pomarańcz hiszpańskich. Transport ten, zapowiadany już na tydzień wcześniej, nadszedł z opóźnieniem. Wskutek długotrwałego transportu (około 3 tygodnie) towar nadszedł częściowo zepsuty (ponad 5%).

Kupcy wykazują zainteresowanie tym artykułem, który podlega sprzedaży na aukcjach. Przewidywana cena ma wynieść ca 1.10 zł za 1 kg.

Cytryny włoskie w dalszym ciągu sprzedawane są w cenie 63 zł za partię.

KRONIKA ZAGRANICZNA

ZBIORY KAWY W SEZONIE *1937/38.*

Dane statystyczne o zbiorze kawy w sezonie 1937/38, według szacunku krajów produkujących przedstawiają się w sposób następujący:

Ogólna produkcja światowa	39.885.000	work.
z tego Brazylia	25.462.000	work.
kraje niebieskich kaw	13.667.000	,,
kolonie francuskie	756.000	,,

Stany Brazylijskie produkować mają:

Sao Paulo	17.530.000
Minas	4.357.000
Espirito Santo	1.325.000
Rio de Janeiro	975.000
Parana	725.000

Z tego prawdopodobnie na eksport pójdzie 7.638.000 worków, czyli 30%, 70% są wstrzymane i mają podobno być przeznaczone na zniszczenie.

Kraje niebieskich kaw wskazują zwyżkę ca. 1.000.000 worków powyżej ostatniorocznych zbiorów.

Columbia	4.125.000	work.
Indie Holenderskie	1.970.000	,,
Venezuela	950.000	,,
Salvador	875.000	,,
Guatemala	850.000	,,
Haiti	520.000	,,
Mexico	500.000	,,
Kenya	400.000	,,
Kongo Belgijskie	400.000	,,
Costa Rica	400.000	,,
Uganda	300.000	,,
Angola	325.000	,,
Abisynia	300.000	,,
Tanganyika	285.000	,,
Nicaragua	250.000	,,
Equador	225.000	,,
San Domingo	200.000	,,

Zwracają na siebie uwagę dane o produkcji kawy w Koloniach Francuskich, gdzie produkcja ta zwyżkowała o 200.000 worków, z czego więcej niż połowa produkowana jest przez Madagaskar, t. z. 490.000 worków, dzięki temu Madagaskar w zakresie produkcji kawy stoi na równi z Meksykiem i Haiti, a więcej produkuje, aniżeli Kenya, Kongo Belgijskie lub Costa Rica. A. Wiatrak.